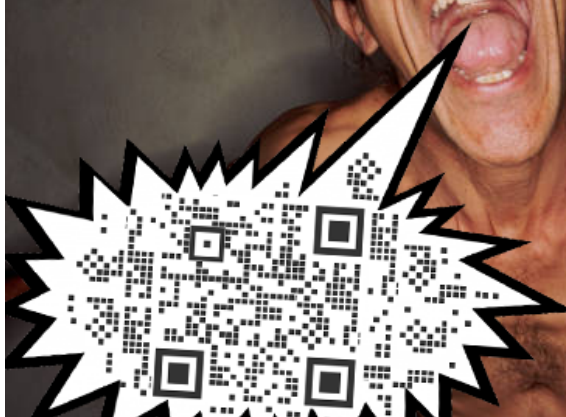


В. С. ЧЕРОКОВ

ДЛЯ ТЕБЯ, ЛЕНИНГРАД!



SHOUT **IT**
SHARE



Annotation

Ладога... В суровую пору Великой Отечественной войны по ней пролегла Дорога жизни, по которой ленинградцам доставлялось самое необходимое для борьбы с гитлеровскими захватчиками — продовольствие, оружие, резервы. Корабли флотилии на обратном пути эвакуировали раненых, больных, женщин и детей. Зимой, когда Ладога сковывалась льдом, здесь бесперебойно действовала ледовая трасса. Автор книги, вице-адмирал В. С. Чероков, в годы войны командовал Ладожской военной флотилией. Очевидец и участник напряженных событий, он живо и интересно рассказывает о людях флотилии, их мужестве и героизме.

- Виктор Чероков

- Флотилия на озере
- Плавать до последней возможности
- Ладожский лед
- Корабли получают «добро» на выход
- Все одолеем!
- Третья военная навигация
- Новая слава старую множит

Виктор Чероков

ДЛЯ ТЕБЯ ЛЕНИНГРАД!

*Военным морякам
Краснознаменной Ладужской
флотилии, речникам Северо-
Западного пароходства и всем тем,
кто воевал на Ладужском озере и
трудился на легендарной Дороге
жизни, посвящает эту книгу автор*

Флотилия на озере

9 октября 1941 года меня неожиданно вызвали в Смольный.

— Чует мое сердце, на этот раз мы расстанемся, — сказал Петр Ильич Барабан, начальник нашего штаба.

Во время войны не только на флоте происходили перемещения. Нередко выяснялось, что кто-то находился не на своем месте. Кроме того, война без жертв не бывает. Эти обстоятельства вели к новым назначениям.

С начала войны меня такое перемещение уже коснулось. Раньше я служил на торпедных катерах — с самого выпуска из Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе в 1930 году. Командовал катером, звеном, дивизионом. В 1939 году, окончив Военно-морскую академию, был назначен командиром бригады торпедных катеров здесь же, на Балтике. В этой должности и войну встретил. Прямо скажем, воевали мы неплохо. Многие мои товарищи уже тогда прославились большими делами. Не один вражеский корабль пошел ко дну от наших торпед. А. И. Афанасьев, В. П. Гуманенко, И. С. Иванов, С. А. Осипов, Б. П. Ущев и еще несколько самых отважных моих сослуживцев позднее удостоились звания Героя Советского Союза.

А действовать нам становилось все труднее. Наши маленькие стремительные корабли обладают мощным оружием, но запас хода у них невелик, они не могли далеко отрываться от базы. А мы после тяжелых боев оставляли портовые города. С дивизионом катеров я участвовал в полном драматизма таллинском переходе. На всю жизнь запомнились те дни. Почти две сотни кораблей и судов с войсками и эвакуированным населением шли среди минных полей, под непрерывными бомбежками с воздуха. Многих друзей мы тогда потеряли. Но дошли. Ядро флота и десятки тысяч бойцов были спасены. Они включились в оборону Ленинграда.

Когда мы прибыли в Кронштадт, меня вызвали в штаб флота.

— По решению Военного совета флота вы с сегодняшнего дня командуете Отрядом кораблей реки Невы, — сказали мне.

— Но в этом отряде, наверное, большие корабли, — говорю я, — а я — катерник.

— Вот и пригодятся ваши качества катерника — решительность, готовность идти на риск.

— Где же этот отряд кораблей?

— Его еще нет. Вам предстоит его сформировать. И спешите: враг у стен города.

— Но нужны штаб, политотдел.

— Создавайте их на основе штаба и политотдела своей бригады торпедных катеров.

Так в новом соединении оказались вместе со мной мои давние боевые друзья — военкомом полковой комиссар Иван Семенович Малоглазов, начальником штаба капитан 3 ранга Петр Ильич Барабан, начальником политотдела полковой комиссар Павел Михайлович Васильев.

Получаем корабли с завода: новые эскадренные миноносцы «Стройный» и «Строгий», канонерские лодки «Красное знамя», «Зея», «Ока» и «Сестрорецк» (три последних наскоро переоборудованы из самоходных шаланд для перевозки грунта, поднятого землечерпалками), три сторожевых корабля, четыре тральщика, четыре бронекатера, торпедные и катера МО (малые охотники за подводными лодками) и плавучую батарею, вооруженную тремя 45-миллиметровыми зенитными пушками. Свой флаг я поднял на плавучей базе «Банга».

Помощники мои были испытанные моряки, энергичные и неустойчивые. В кратчайший срок они сделали, казалось бы, невозможное. Личный состав кораблей вместе с рабочими судостроительных заводов трудились без отдыха. Монтаж артиллерийских приборов на недостроенных эсминцах был завершен уже на боевых позициях. Корабли заняли свои места на Неве в районе Усть-Ижоры. Для этого пришлось подогнать сюда деревянные баржи, которые заменили причалы (из-за мелководья корабли не могли швартоваться к берегу). Установили связь с корректировочными постами, с сухопутными войсками, сражавшимися на этом участке, — 4-й дивизией народного ополчения и 158-й стрелковой дивизией. 30 августа эскадренные миноносцы «Строгий» и «Стройный» открыли огонь по врагу.

Положение Ленинграда осложнялось с каждым днем. Гитлеровцы ценой огромных потерь в последней декаде августа заняли станции Чудово и Мга, перерезав железнодорожные и шоссейные магистрали, связывавшие Ленинград со страной. 30 августа враг вышел на левый берег Невы в районе Ивановских порогов, прервав таким образом и водный путь, по которому еще осуществлялась связь города с Большой землей.

Противник бросал в бой все новые силы. 8 сентября ему удалось захватить Шлиссельбург (Петрокрепость). Но дальше он продвинуться не смог. Наши войска стояли насмерть. Мы то и дело получали заявки от частей поддержать их огнем. Стрельба не прекращалась ни днем, ни ночью.

Враг теперь находился совсем близко от нас. Он выявил наши позиции, и снаряды все чаще рвутся возле кораблей. Случись это в море, мы отошли бы от причалов и смогли уклоняться от

вражеского огня. Но в узкой реке не поманеврируешь. Команды кораблей несут потери от осколков, но стрельбы не прекращают. Сейчас это единственное наше спасение — быстрее подавить батареи противника. И мы усиливаем огонь, благо прямых попаданий в корабли пока нет.

Запланированная гитлеровским командованием встреча немецких и финских войск на Неве так и не состоялась. В наших руках оставалась узкая полоска земли, соединявшая Ленинград с Ладожским озером.

День 9 октября, с которого я повел свой рассказ, начался как обычно. Мы опять получили множество заявок на огонь от сухопутных частей. К тому же поступил тревожный сигнал: противник сбрасывает в реку плавающие мины. Одну мину удалось выловить и разоружить, вторую подорвали в безопасном месте, третья сама взорвалась от удара волны проходившего вблизи бронекатера. Плавающие мины представляли опасность не только для нас, но и для всех кораблей, базировавшихся ниже по реке. Я отдал приказание начальнику штаба П. И. Барабану и флагманскому артиллеристу капитану 3 ранга Н. И. Федосову рассмотреть заявки войск, распределить цели между кораблями, а флагманскому минеру капитану 3 ранга Г. А. Кузнецову усилить противоминное наблюдение и в оба глаза следить за состоянием сетей и боновых заграждений.

Сам поспешил в город.

С волнением подхожу к Смольному. Здесь располагался штаб революции. Отсюда великий Ленин руководил штурмом старого мира. Сейчас, в грозные для страны дни, Смольный снова стал боевым штабом — штабом обороны Ленинграда. Здание выглядит величественно и строго. И по-прежнему под его сводами царит непоколебимая уверенность в будущем, спокойная и деловитая атмосфера. Я бывал здесь в мирное время. С виду почти ничего не изменилось с тех пор. Вот только людей в военной форме встречается больше.

Принял меня адмирал Иван Степанович Исаков, заместитель Наркома Военно-Морского Флота и заместитель главнокомандующего Северо-Западным направлением. Он сказал:

— Приказом Наркома Военно-Морского Флота вы назначены командующим Ладожской военной флотилией. Задачи на вас возлагаются ответственные.

Исаков подвел меня к карте, коротко ознакомил с обстановкой. Ленинград во вражеском кольце. Железные и шоссейные дороги, связывающие город со страной, перерезаны. Запасов хлеба в городе на неделю, мяса и того меньше. Еще хуже с горючим для авиации и танков. Подвоз продуктов питания,

топлива, боеприпасов, оружия, медикаментов, как и эвакуация детей, женщин, стариков, больных и раненых из осажденного города, возможны только через Ладожское озеро. Основная тяжесть перевозок и их обеспечение возлагается на Ладожскую военную флотилию. Ей оперативно подчинено Северо-Западное речное пароходство. Создано специальное управление подвоза при штабе Ленинградского фронта, возглавляемое генерал-майором интендантской службы Афанасием Митрофановичем Шиловым. Оно будет контролировать перевозки, разворачивать перевалочные базы на берегах озера, осуществлять погрузочно-разгрузочные работы, подачу грузов и их вывоз из портов.

В заключение адмирал предложил мне не терять времени и немедленно отправиться в Новую Ладогу. Каждый час дорог.

— И вот еще что, — продолжал Иван Степанович, — Ленинград, фронт и флот сейчас не имеют телефонно-телеграфной связи с Москвой. Переговоры ведем по радио. Но, сами понимаете, это дело рискованное — противник может перехватывать радиogramмы. Сейчас мы пытаемся проложить кабель по дну Ладожского озера. Окажите всемерную помощь связистам.

В тот день побывал я в городском и областном комитетах партии. Из Смольного направился в штаб флота, в состав которого входила флотилия. Командующий флотом вице-адмирал Владимир Филиппович Трибуц уточнил боевые задачи, стоявшие перед нами.

Когда я вернулся в штаб отряда, П. И. Барабан встретил вопросом:

— Ну, прав я оказался?

— Правы, Петр Ильич. Расстаемся. Еду на Ладогу. Принимайте дела.

Не дожидаясь прибытия нового командира отряда, передаю дела начальнику штаба. Сердечно прощаюсь с товарищами и — на машину.

Медленно продвигаемся по узкой разбитой дороге, запруженной грузовиками. По обочинам шагают растянувшиеся колонны пехоты. Обращаю внимание: все шоферы уступают дорогу тяжело груженным машинам, направляющимся в сторону города. Это грузовики с Ладоги, они везут продовольствие осажденному Ленинграду.

Только к вечеру добираемся до Осиновца. Ожидал увидеть большой поселок. А здесь лишь маяк — высокая башня с широкими белыми и красными полосами для приметности, несколько деревянных домиков и свежевырытых землянок. К самому берегу подступает лес. В просветах между стволами сосен

различаю штабеля ящиков и мешков. Возле — полуторки. Солдаты и матросы торопливо нагружают их. У берега недостроенный или разрушенный причал, защищенный с севера и востока развалившейся каменной дамбой. Справа и слева от причала затонувшие баржи, на некоторые из них перекинута деревянные мостки. Вот и вся перевалочная база, на которую поступают грузы с восточного берега озера.

Вспомнилось, когда мы в академии изучали историю, я прочел указ Петра I, датированный ноябрем 1718 года. В нем говорилось, что на Ладожском озере погибает много судов. Тем же указом Петр I повелел приступить к строительству каналов вдоль берега Ладоги, чтобы суда ходили по ним, не рискуя оказаться застигнутыми штормом в бурном озере. Теперь враг, захватив Шлиссельбург, перерезал этот короткий и удобный путь.

Погода жуткая — дождь, ветер. С возвышенности у маяка всматриваюсь в водный простор. Лохматые пенистые волны с шумом обрушиваются на камни. Противоположного берега не видно. Вот тебе и озеро! Штормит, как настоящее море.

На рейде дымят буксиры. Они только что привели новые баржи. Но озерные глубокосидящие суда подойти к причалу не могут — мелко. К неистово раскачивающимся баржам спешат катера, мотоботы, шлюпки. Порой они совсем скрываются в волнах и все-таки причаливают к баржам. Насквозь промокшие люди выскакивают на мокрую палубу, бегут к трюмам и начинают таскать мешки. С ловкостью акробатов матросы, оставшиеся на плавсредствах, ловят мешки, укладывают их на своем суденышке. Потом, пробиваясь среди пенных гребней, направляются к причалам. Здесь их уже ожидают десятки людей. С катеров и шлюпок им подают груз. Ввалив на спину мешки, грузчики вереницей тянутся в лес, к штабелям. Волны захлестывают мостки, солдаты и матросы порой оказываются по пояс в воде, но продолжают тащить свою ношу. Скорее, скорее! Ленинграду нужен хлеб!

На берегу встретились с капитаном 1 ранга Николаем Юльевичем Авраамовым, заместителем командующего флотилией. Мы давние знакомые. Николай Юльевич настоящий морской волк. Окончил морской корпус. В первую мировую войну плавал артиллеристом на крейсере «Громобой». В дни Октября матросы миноносца «Лейтенант Ильин» избрали его командиром своего корабля. Он был членом Центробалта. В 1918 году участвовал в Ледовом переходе кораблей из Гельсингфорса в Кронштадт. В начале Великой Отечественной войны Авраамов командовал военной флотилией на Чудском озере. Моряки сражались до последнего снаряда, а потом, затопив корабли,

сошли на берег. Дрались в полном окружении, но духом не падали. Сто пятьдесят человек вывел Авраамов из вражеского кольца — все, что осталось от флотилии. За самоотверженную борьбу с противником балтийский моряк был награжден орденом Красного Знамени...

Николай Юльевич нервничал. На днях он отправлял корабли с десантом в район Шлиссельбурга. Десант попал в шторм, а на берегу на него обрушился мощный огонь противника. Потеряли много людей, а задачу не решили.

И по части перевозок плохо. Заедают организационные неполадки. Не хватает рабочих рук, материалов. Новый причал никак не удастся достроить, хотя саперы, строители и водолазы-эпроновцы трудятся без сна и отдыха. Из-за штормов никак не доставить строительный лес из Свирицы.

Здесь же на берегу я с радостью встретился со своим другом батальонным комиссаром Клавдием Всеволодовичем Шаховым, с которым мы вместе служили на торпедных катерах в 1934–1936 годах — я командиром, он военкомом дивизиона. Клавдий Всеволодович все такой же неунывающий, энергичный. Здесь он трудится как представитель управления перевозок Ленинградского фронта. Смотрю, как он умело руководит подчиненными. Красноармейцы рабочих батальонов понимают Шахова с полуслова. Усталые люди заряжаются его бодростью и не обращают внимания ни на дождь, ни на холодный пронизывающий ветер.

В тот вечер из-за шторма я так и не смог переправиться через озеро. Переночевал в землянке Авраамова.

К утру дождь стих. Но шторм не унимался. Выход снова пришлось отложить.

В полдень в пасмурном небе появились самолеты противника. Наперехват ринулся наш один-единственный истребитель, патрулировавший над Осиновцом. Дерзко и отчаянно вступил он в бой.

— Это Набокин, — сказал мне Авраамов. — Смелый парень. Недавно уже сбил один самолет.

Да, лейтенант А. М. Набокин действовал бесстрашно. То с одной, то с другой стороны атаковал он фашистов, заставляя шарахаться «юнкеры», но подоспевшие вражеские истребители отбивали атаки. Он увертывался, каким-то чудом отбивался от нескольких «мессеров». Но что мог сделать один самолет против многих вражеских? Бомбардировщики развернулись и начали пикировать на причал, буксиры и баржи. Люди попрятались в укрытия. Все потонуло в грохоте.

Наконец самолеты улетели. Мы с Авраамовым и Шаховым

кинулись к причалу, осмотрели последствия бомбежки. Причал местами разрушен. Саперы и строители тотчас приступают к ремонту настила. Одна из бомб попала в небольшую баржу, ошвартованную у причала. Она села на грунт (благо глубина небольшая). Матросы-водолазы, облачившись в скафандры, лезут в ее трюм. Вытаскивают из воды промокшие мешки с зерном, подают их грузчикам.

Людской конвейер снова пришел в движение. Продукты непрерывным потоком потекли с причала к машинам.

За день было еще несколько воздушных налетов. Каждый раз работу прекращали, но как только вражеские самолеты исчезали, погрузка возобновлялась в еще более высоком темпе.

Выйти из Осиновца удалось только на следующее утро. Ветер стал слабее, но волны все никак не могли успокоиться. На Балтике они бывают и повыше, но сравнительно пологие. Здесь, в южной мелководной части озера, волны ниже, но зато очень крутые и потому кажутся особенно злыми. Наш катер МО по самую рубку зарывался в пену. Да, такое озеро и морю не уступит!

Только у восточного берега стало тише. Входим в Волховскую губу. Командир сбавляет ход. Преодолеваем бар — песчаную прибрежную отмель, намытую с одной стороны течением реки, а с другой — волнами озера. Осторожно следуем узким фарватером.

— Как же здесь буксиры и баржи проходят? — спросил я командира катера.

— Озерным судам через бар не пройти, — ответил тот. — Грузятся на рейде.

«Значит, опять две погрузки, — подумал я. — Надо быстрее углублять фарватер!»

Швартуемся у небольшого причала.

Новая Ладога — старинный город речников и рыбаков. Основная часть его раскинулась на левом берегу реки Волхов. Только на центральной улице дома каменные, двухэтажные, остальные одноэтажные, бревенчатые.

Город основан еще при Петре I, тогда же было начато строительство Староладожского канала, огибавшего южный берег озера. Позже прорыли другой канал, Новоладожский, более глубокий. По нему в основном и осуществлялось судоходство, до тех пор пока гитлеровцы не захватили Шлиссельбург.

Ближайшая от Новой Ладogi железнодорожная станция — Волхов — в 25 километрах, а перевалочная база, созданная в Гостинополье, — южнее. Там грузятся мелкоосидающие речные баржи, они по Волхову спускаются в Новую Ладogu, проходят бар и на рейде передают свой груз на озерные суда. Канительно,

трудоемко, но иначе нельзя, пока не углублен фарватер.

Штаб флотилии разместился в двухэтажном каменном здании. Знакомлюсь со своими новыми товарищами — начальником штаба флотилии капитаном 1 ранга Сергеем Валентиновичем Кудрявцевым, военкомом бригадным комиссаром Федором Тимофеевичем Кадушкиным, начальником оперативного отделения штаба капитаном 2 ранга Глебом Александровичем Визелем. Вообще-то, «знакомлюсь» — не то слово. Кудрявцева и Визеля я знаю уже давно — по службе на Балтике. Отличные моряки. Кудрявцев в свое время командовал эсминцем, служил в штабах соединений и флота. Визель пришел сюда с должности командира крейсера.

Вид у всех утомленный. Все приходится налаживать заново. Штаб флотилии за короткое время несколько раз менял свое место. Сначала он был на севере озера в Лахденпохья. Затем эвакуировался в Сортанлахти, в Шлиссельбург, в Осиновец. Теперь — в Новой Ладоге. Нет ни топливных, ни ремонтных баз, а без них корабли долго не проплавают.

Склоняемся над картой. Дела у нас неважные. Большая часть озера находится под контролем противника. Мы хозяева только южной его части, да и то не всей: район Шлиссельбург, Бугры занят врагом, и оттуда в любой момент можно ждать артиллерийского обстрела. Кроме Свирицы и Новой Ладоги у нас не осталось оборудованных портов, да и те без хороших причалов и подъездных путей. Ведь никто не предполагал, что ладожские коммуникации вдруг приобретут такое значение.

Сейчас флотилия заново формируется и одновременно ведет боевые действия, осуществляет перевозки, создает базы и порты. И все это приходится делать в сложных фронтовых условиях.

Движение наших кораблей и судов просматривается противником с воздуха, а в отдельных районах — даже с берега. На побережье не затихают бои. Флотилия взаимодействует с войсками армий трех фронтов — Ленинградского, Волховского и Карельского. В их штабах и в штабах некоторых армий и прибрежных дивизий приходится держать наших офицеров связи. Пехота то и дело просит поддержать ее артиллерийским огнем. Моряки с готовностью откликаются, но сил у них мало, да и самим приходится постоянно отбиваться от ударов. Ведь мы все время на прицеле у врага.

Перед моим прибытием вражеская авиация нанесла удары почти по всем пунктам дислокации сил флотилии. Ладожцы понесли существенные потери. Потоплены канонерская лодка «Олекма», земснаряд «Мианимса», спасательное судно «Водолаз», несколько барж. Этих потерь, возможно, удалось бы избежать при

надежном прикрытии с воздуха и более мощной зенитной артиллерии на кораблях.

Заслушиваю доклад начальника тыла флотилии интенданта 1 ранга Ивана Яковлевича Пешкова. Он здесь недавно — с 29 сентября, но человек опытный и деловой, уже освоился с обстановкой. Забот у него невпроворот. Частые перебазирования флотилии с поспешными отходами, с неизбежными потерями материальных ценностей, отсутствие ремонтных мастерских и складских помещений, нехватка вспомогательных судов и транспортных средств, — слабая обеспеченность всеми видами снабжения — все это крайне затрудняет работу органов тыла. Но в словах Пешкова нет и нотки уныния. Он верит в своих людей. У него уже предусмотрено, за что браться в первую очередь. И мне остается только поблагодарить и сказать:

— Действуйте в том же духе, Иван Яковлевич!

Отпустив всех, я снова всматриваюсь в карту. Вот она, Ладога! Озеро огромное — крупнейшее в Европе. Длина его с севера на юг — более 200 километров, ширина — почти 140 километров. Площадь озера — 18 400 квадратных километров. Наибольшая глубина 230 метров. Климат мало отличается от ленинградского — мягкий, влажный, с малым числом ясных дней. Вода пресная, исключительно прозрачная. Преобладает неустойчивая погода. Штормы возникают внезапно. Только задует ветер, по озеру уже бегут волны. Они могут достигать высоты 6 метров. Часты туманы, сплошные и продолжительные, особенно в южной части озера.

Северное и северо-западное побережье Ладоги изрезано шхерами. Берега скалистые, высокие, а на юге, наоборот, — низкие, пологие, во многих местах заболоченные; на подходах к ним много отмелей, усеянных валунами, что создает дополнительные трудности для судоходства. И все же Ладогу во все времена бороздили большие и малые суда. Здесь сходились важнейшие водные пути. Через Неву, вытекающую из озера, суда попадали в Балтийское море, в Европу. По рекам Волхов, Ловать и Днепр — в Черное море, в страны Ближнего и Среднего Востока. Из Ладоги струги новгородских купцов ходили на Волгу, на Каспий. Через Ладогу лежал водный путь на север, к Белому морю. Не случайно к этому району с давних пор тянулись иноземные завоеватели. Еще в академии мы знакомились с историей борьбы славянских народов за Ладогу. Запомнилось: в 1240 году у устья реки Ижоры новгородские войска под командованием князя Александра Ярославича, прозванного затем Невским, разбили шведских захватчиков и сохранили выход к Балтийскому морю. В начале XVII века шведы все же захватили

западное и северное побережье озера. Но в 1702 году войска Петра I освободили от захватчиков крепость Орешек, переименовав ее в Шлиссельбург. К весне 1703 года они заняли оба берега Невы, вышли к Финскому заливу. Тогда же началось строительство новой столицы, Санкт-Петербурга.

В 1918 году молодая Советская республика, отбиваясь от белых и интервентов, создала Онежскую флотилию. Два года длились бои на побережье Ладоги и Онеги. В 1919 году моряки флотилии, взаимодействуя с частями Красной Армии, разгромили противника под Видлицей.

В 1940 году по мирному договору с Финляндией Ладога полностью отошла к Советскому Союзу, стала нашим внутренним озером. В северной части его советские моряки основали учебные базы, где на небольших кораблях проходили практику курсанты военно-морских училищ.

И вот на Ладоге и ее берегах снова разгорелись бои. От исхода их во многом зависела судьба Ленинграда, колыбели Великого Октября.

С началом Великой Отечественной войны по приказу Народного комиссара Военно-Морского флота адмирала Н. Г. Кузнецова находившийся на озере отряд кораблей был развернут в Ладожскую военную флотилию. Ее усилили боевыми кораблями, а также судами гражданского флота. Часть этих мобилизованных судов, в основном Балттехфлота и Северо-Западного речного пароходства, наскоро переоборудовались в канонерские лодки, тральщики и военные транспорты.

К моему приезду флотилия имела шесть канонерских лодок («Бира», «Буря», «Нора», «Селемджа», «Лахта» и «Шексна»), объединенных в два дивизиона, группу сторожевых кораблей («Конструктор» и «Пурга»), отряд транспортов («Вилсанди», «Совет», «Стензо», «Ханси», «Чапаев»), шхуны «Практика» и «Учеба». В охране водного района (ОВР) — дивизион сторожевых катеров (шесть МО и два бронекатера), дивизион тральщиков (16 выпелов) и еще два десятка малых катеров. Было еще несколько специальных и вспомогательных судов. На берегу — отдельный артиллерийский дивизион из шести батарей, зенитная батарея, стрелково-пулеметная рота, немногочисленные подразделения морской пехоты и строительный батальон.

Северо-Западное речное пароходство имело на Ладоге 5 озерных и 72 речных буксира, 29 озерных и около 100 речных деревянных барж грузоподъемностью 300–400 тонн каждая. Большинство этих судов не предназначалось для плавания в озерных условиях, тем более во время осенних штормов.

Главное богатство флотилии были люди. Балтийский флот по

тем трудным временам щедро поделился своими кадрами, прислав на Ладогу опытных офицеров, старшин и матросов, вдобавок уже побывавших в боях.

Отличным пополнением явились и гражданские моряки, влившиеся в наши ряды. Вначале их суда оставались под прежним торговым флагом. Но в октябре на призванных в состав флотилии судах был поднят Военно-морской флаг, а их экипажи надели военную форму. В числе этого пополнения было немало людей почтенного возраста, умудренных большим опытом, закаленных еще в боях гражданской войны. Лучших наставников для молодежи трудно было найти.

Вечером мы долго беседовали с военкомом флотилии бригадным комиссаром Федором Тимофеевичем Кадушкиным. Он сразу мне понравился точными и глубокими суждениями о людях, прямоотой и принципиальностью. На флотилии Кадушкин был всего с 25 сентября, но уже хорошо знал людей, познакомился с их делами и теперь рассказывает о них с гордостью.

Тяжкие испытания выпали ладожцам уже в первые месяцы войны.

В июле на северном побережье озера враг прорвал нашу оборону. Кровопролитные бои шли в районах Питкяранты, Сортавалы, Кексгольма. Корабли флотилии поддерживали сухопутные войска артиллерийским огнем, нередко высаживали десанты. 10 августа командование приказало эвакуировать наши части трех дивизий с побережья. Несколько дней под вражеским огнем корабли и суда флотилии пробивались к берегу и принимали на борт людей, боевую технику, помогали удерживать плацдармы, с которых происходила эвакуация.

Руководил эвакуацией командующий флотилией Борис Владимирович Хорошкин. Ценой огромных усилий с берега было вывезено около 23 тысяч бойцов и командиров, 155 орудий разных калибров, 781 автомашина, 5031 лошадь, 1209 повозок. Прибавьте к этому десятки тысяч человек гражданского населения, тысячи раненых, которые эвакуировались в первую очередь, и 10 тысяч тонн ценнейших грузов. Перевезенные войска заняли оборону на других участках фронта.

Действия флотилии были оценены высоко. Командование Балтийского флота, которое в это время готовило эвакуацию Таллина, получило телеграмму за подписями К. Е. Ворошилова и А. А. Жданова: «Пример эвакуации 168-й дивизии из-под Сортавалы в исключительно тяжелых условиях показал, что при умелом и твердом руководстве можно даже под огнем противника вывести всех людей и технику».

Кадушкин показывает мне письмо командира стрелкового полка майора Краснокутова.

«Дорогие товарищи краснофлотцы! Наша часть, оказавшаяся в тяжелом положении, героически сражалась с превосходящим противником, отражая его атаки в течение 15 суток. Бойцы, командиры и политработники с честью выполнили свой долг перед Родиной. Мы нанесли противнику огромный урон. Но слишком неравные были силы. Настал час, когда казалось, что спасения нам нет. И тогда подоспели вы. Мы особенно восхищены моряками сторожевого корабля «Пурга». Под сильным огнем противника этот корабль подошел к берегу и принял на борт сотни бойцов нашего полка.

Красноармейское спасибо, товарищи краснофлотцы, командиры и политработники, от лица вверенной мне части».

— Таких писем десятки, — говорит Федор Тимофеевич.

— Кто шел старшим на «Пурге»? — спросил я.

— Командир группы сторожевых кораблей капитан 3 ранга Константин Михайлович Балакирев. Моряки корабля действительно совершили подвиг. На подходе к берегу вражеским снарядом пробило корпус, повредило механизмы, возник пожар. Личный состав отважно боролся с огнем, устранял повреждения, поэтому израненный корабль смог продолжать выполнение задачи.

Комиссар называет многих, проявивших мужество и мастерство в те трудные дни: офицеров Н. Ю. Озаровского, Я. Т. Салагина, М. П. Рупышева, К. М. Балакирева, А. И. Федотова, М. И. Антонова, П. И. Турыгина, П. С. Колесника, М. А. Шевчука, Г. А. Олешко, П. К. Каргина, А. Я. Бергера, краснофлотцев В. П. Кардаша, И. Б. Давыдова, капитанов транспортов и буксиров И. В. Дудникова, Н. Д. Бабошина, И. Д. Ерофеева, И. А. Мишенькина. Даже женщины, входившие в команды судов Северо-Западного речного пароходства, подчас не уступали в отваге мужчинам. Так на рейдовом буксире «Восьмерка», где капитаном был Н. Д. Бабошин, матросы Зинаида Селезнева, Ираида Груздева, кочегары Анна Михайлова, Александра Степанова и Анастасия Федорова своими силами заделали пробоины от снарядов и удержали судно на плаву.

Запомнился подвиг тральщика «ТЩ-122» под командованием старшего лейтенанта Федора Леонтьевича Ходова. В ночь на 17 сентября на озере внезапно разыгрался шторм. Волнение

достигало восьми баллов. В это время «ТЩ-122» возвращался с боевого задания. Ему, переоборудованному из старого буксира, по мореходным качествам и состоянию корпуса не разрешалось выходить из базы при волне свыше пяти баллов. И тут радист перехватил сигнал бедствия: в районе банки Северная Головешка штормом разбило баржу, на которой пехотинцы переправлялись на прибрежный участок фронта. В таких случаях моряки забывают собственные невзгоды.

Заливаемый волнами тральщик поспешил на помощь. На нем все трещало, кое-где появилась течь. На месте катастрофы баржи уже не было, плавали ее обломки, за которые цеплялись выбившиеся из сил, окоченевшие от холода люди. Спустить шлюпку было невозможно: ее разнесло бы в щепки от удара о борт корабля. Тральщик приблизился к тонущим. С палубы бросали концы и спасательные пояса. Сигнальщик Сергей Колесниченко и машинист Иван Каретников, обвязавшись тонким пеньковым тросом, кинулись в бушующие волны. Они подхватывали наиболее обессиленных, плыли с ними к подветренному борту тральщика и здесь передавали товарищам, которые поднимали спасенных на палубу корабля. Так были подобраны из воды сто тридцать человек.

Тем временем положение самого тральщика становилось критическим. От ударов волн разошлись швы, вода затопляла машинно-котельное отделение. Старший лейтенант Ходов, стремясь любой ценой спасти людей и корабль, взял курс на берег, где малые глубины не дали бы затонуть тральщику.

Утром из-за облаков вынырнули сначала четыре, а за ними еще шесть «юнкерсов». Моряки отбивались огнем единственного 45-миллиметрового орудия и пулемета. Пехотинцы, находившиеся на палубе, стреляли из винтовок. Но что значит такой огонь для десяти самолетов! Высокие водяные столбы частоколом окружили полузатонувший корабль. Две бомбы попали в тральщик, и он стал быстро погружаться. Командир орудия старшина 1-й статьи Николай Абакумов, раненный в обе ноги, продолжал вести огонь. Ему помогали пехотинцы, заменившие убитых артиллеристов. Они стреляли, пока палуба не ушла под воду.

Корабль затонул. Только ходовая рубка, труба и мачта возвышались над ревущими волнами. Поддерживая друг друга, ухватились за них уцелевшие моряки и пехотинцы. Вскоре сюда подошли канонерская лодка «Нора» и озерный буксир «Морской лев». Они подобрали людей с погибшего тральщика.

Командование флотилии из этого случая сделало правильный вывод. Оно запретило перевозить личный состав на

баржах. Для таких перевозок стали использовать только боевые корабли и транспорты.

— А вы слышали про Орешек? — спросил меня комиссар.

— Это тот, о котором Петр I в начале Северной войны писал: «Зело жесток сей орех был, однако, слава богу, разгрызен»?

— Тот самый.

— Слышал, конечно. И про то, как царизм превратил Шлиссельбургскую крепость в тюрьму для политических заключенных. Там в 1887 году был казнен старший брат Владимира Ильича Ленина — Александр Ульянов. Позже в Шлиссельбурге отбывали наказание Серго Орджоникидзе, Павлин Виноградов и другие революционеры.

— А теперь Орешек стал нашей неприступной крепостью на юге озера. Всего полтораста метров отделяют крепость от противника, но тот так и не сумел преодолеть узкой полосы воды. В развалинах Орешка закрепилось триста пехотинцев во главе с капитаном Н. И. Чугуновым и старшим политруком В. А. Марулиным.

Моряки флотилии доставили туда четырехорудийную 45-миллиметровую батарею. Потом извлекли из-под обломков и восстановили еще две 76-миллиметровые пушки. Вначале на батарее было 27 человек, потом мы подбросили еще 13 добровольцев. Возглавляют батарею лейтенант Петр Никитович Кочаненков и младший политрук Алексей Григорьевич Морозов.

Понимаете, — восклицает комиссар, — маленький гарнизон не только держится, но и наносит врагу ощутимые удары! Гитлеровцы выпустили по Орешку тысячи снарядов, сбросили сотни авиабомб, а над крепостью по-прежнему развевается алый флаг. Не раз противнику удавалось повредить орудия. Моряки быстро их восстанавливают и снова ведут огонь. Орешек стоит на возвышенности, и с его стен отлично просматривается захваченный город, каналы. Чуть артиллеристы обнаружат подходящую цель — поражают без промаха.

В тот вечер с военкомом флотилии мы засиделись далеко за полночь. Мне было интересно побольше узнать о героях Ладоги. Федор Тимофеевич к себе не спешил: ждал возвращения контр-адмирала Хорошхина. На сторожевом корабле «Пурга» командующий выходил к западному берегу озера. Там наши корабли подавляли огневые точки противника.

Сторожевой корабль вернулся в базу лишь поздно ночью.

Бориса Владимировича Хорошхина я тоже знал по Балтике. Старый боевой моряк, участник гражданской войны, отважный, энергичный. Был за ним грех — не всегда умел опереться на инициативу подчиненных, излишне опекал их.

Утром я с большим удовольствием выполнил поручение командующего флотом и в присутствии офицеров штаба вручил Борису Владимировичу орден Красного Знамени, которым он был награжден за минные постановки еще в первые дни войны. Хорошхин вспомнил первый месяц войны, растрогался:

— Вот где была настоящая работа!

Чувствовалось, что ему было трудно примириться с тем, что главным для флотилии стало такое не совсем свойственное для военных моряков занятие, как перевозка грузов.

Борис Владимирович не без досады рассказывал, как трудно налаживается дело. 12 сентября, спустя девять дней после решения Военного совета Ленинградского фронта, возложившего на флотилию задачу транспортировки грузов для осажденного города, к Осиновцу подошли две баржи с 800 тоннами зерна. В Осиновце в то время еще не было ни причалов, ни погрузочных команд. Баржи стали на якоря в двухстах метрах от берега. Хорошхин, находившийся в Осиновце, обратился к морякам с призывом разгрузить баржи своими силами. Для перевалки грузов воспользовались корабельными шлюпками. Таким же образом был разгружен сторожевой корабль «Пурга», прибывший с 60 тоннами боеприпасов. Всеобщий аврал длился двое суток.

15 сентября в Осиновец были доставлены еще 3 тысячи тонн зерна.

Так начала действовать жизненно важная для блокадного Ленинграда коммуникация по Ладожскому озеру — Дорога жизни.

Сейчас, как я уже видел, в Осиновце и на восточном берегу имелись специальные погрузочно-разгрузочные команды, выделенные Ленфронтом. Но сооружение портов затягивается, суда из-за мелководья до сих пор загружаются и разгружаются на рейде.

— Горим, — вздохнул Хорошхин. — И пока никакого просвета...

Борис Владимирович убывал в распоряжение Наркома ВМФ, по-видимому на более соответствующую его характеру должность. Но это, как я понял, для него было слабым утешением. Боевому адмиралу тяжело оставлять после себя недостаточно налаженное хозяйство.

13 октября 1941 года я принял Ладожскую военную флотилию, на которой до меня за короткий срок сменилось пять командующих. Как-то сложится здесь моя судьба?

Не успел вступить в свою новую должность, в штабе получили телеграмму: командующий 7-й отдельной армией генерал армии К. А. Мерецков просит командующего флотилией прибыть к нему. Я взглянул на Хорошхина.

— Кому же из нас ехать? Ведь командарм еще не знает о переменах на флотилии...

— Едем вместе, — заявил Борис Владимирович. — Кстати, я доложу о сдаче и представлю тебя.

В сопровождении моего бессменного адъютанта Николая Андреевича Кузьмина, ставшего в годы войны одним из самых близких мне людей, на машине спешим в Лодейное Поле. По пути Хорошхин предложил заглянуть в поселок Свирица. Оба берега устья Свири находились в наших руках. Здесь, на левом фланге армии, оборону держала 3-я отдельная бригада морской пехоты. Командир бригады подполковник Александр Петрович Рослов доложил, что положение на его участке нелегкое, и попросил не отводить поддерживавшие морских пехотинцев корабли, — канонерскую лодку «Лахта» (командир старший лейтенант В. Л. Ротин), бронекатер № 99 лейтенанта И. И. Певнева и катер «МО-205» лейтенанта Б. П. Паромова.

— Здорово выручают нас ваши моряки, — сказал Рослов. — Эх, если бы еще «сотку» сюда!

Про «сотку», бронекатер под номером 100, я уже слышал. Экипаж ее дрался героически. 23 сентября «сотка» под командованием лейтенанта Г. А. Бровкина поддерживала своим огнем бригаду морской пехоты. Бронекатер получил более двадцати прямых попаданий. Возник пожар» Перебило рулевое управление. Из пробоин хлестала вода. А моряки все вели огонь. Раненые не покидали своих постов, гасили пожары, заделывали пробоины, устраняли повреждения. Сейчас «сотка» ремонтировалась в Новой Ладоге.

Хорошхин рассказал мне, что морские Пехотинцы крепко подружились с экипажами поддерживающих их кораблей. Они воюют плечо к плечу с июля. Корабли в какой-то мере восполняли слабую огневую мощь бригады, что было очень важно при оголенности ее фланга. Особенно помогли корабли 4 сентября, когда враг теснил наши войска вдоль побережья озера. Как заявили морские пехотинцы, поддержка корабельной артиллерии помогла им отстоять Свирицу.

В беседе с нами командир бригады пожаловался: не дает покоя вражеская батарея на мысу Гумбарица.

— Нам ее не достать. Канонерскую лодку послать бы туда...

Хорошхин поднялся, чуть не ударившись головой о низкий потолок землянки.

- Поможем? — спросил он меня.
- Но ведь нас командарм ждет...
- Поезжай к нему один. А я — на канлодку.

В этом был весь Хорошхин. Предстоящий бой притягивал его, как магнит.

Я обещал командиру бригады подумать над его просьбой и оставить здесь корабли, хотя они очень нужны для обеспечения перевозок, к тому же давно не проходили профилактического ремонта, плавают на пределе.

Вместе с Кузьминым возвратились к машине, а Хорошхин чуть не бегом направился к причалу, возле которого дымила канонерская лодка.

После я узнал, что вечером «Лахта» подошла к мысу Гумбарица и произвела по нему несколько залпов. Вражеская батарея молчала. Продолжать стрельбу, не зная точных координат цели, не имело смысла, и Хорошхин приказал лечь на обратный курс.

Вскоре Хорошхин сошел с канлодки, а та получила новое задание — поддержать действия морских пехотинцев. Корабль перешел в указанный район и открыл огонь. Моряки били точно. Под их снарядами вражеская пехота заметалась. По канлодке стали стрелять батареи с мысов Зубец и Гумбарица. Снаряды рвались у борта, пришлось прибегнуть к противоартиллерийскому зигзагу. Рассеяв вражескую пехоту, «Лахта» перенесла огонь на батареи. Орудия на мысу Зубец замолкли. Не теряя времени, командир сделал еще один заход. Координаты батареи на мысу Гумбарица теперь были известны, и моряки били без промаха. Разведка донесла, что вражеский батальон и обе батареи понесли большой урон. Морские пехотинцы горячо благодарили экипаж канонерской лодки.

Этот бой окончательно убедил меня, что нельзя забирать корабли, поддерживающие наши войска на восточном побережье озера. Свое решение я сообщил командиру бригады, а начальнику тыла флотилии приказал направить специалистов, чтобы они на месте произвели профилактический ремонт кораблей, ни на час не ослабляя их боевой готовности.

* * *

Командный пункт генерала армии К. А. Мерецкова располагался в лесу в районе Лодейного. Поля. Кирилл Афанасьевич коротко познакомил меня с состоянием войск, посетовал на недостаток оружия, а потом вдруг сказал:

— Выручайте. С секретарем городского комитета партии товарищем Кузнецовым я уже переговорил. Он обещал помочь. Но перевезти оружие можете только вы, моряки.

Да, Ленинград даже в эти тяжелые дни снабжал сражающиеся войска многими видами военной продукции.

С КП командарма связываюсь со штабом флотилии, приказываю выделить корабль и людей. В тот же день вместе с офицерами штаба армии в Ленинград отправились наши представители. Получив на ленинградских заводах минометы и автоматы, они на автомашинах доставили их в Осиновец, а оттуда на сторожевом корабле в Новую Ладугу. Далее «груз генерала Мерецкова» на баржах переправили в Свирицу. Трудно описать радость, с какой армейцы выгружали драгоценные ящики.

С Борисом Владимировичем Хорошхиным мы больше не встретились: не дождавшись моего возвращения от К. А. Мерецкова, он улетел в Москву. Не думал я, что в тот день мы виделись с ним в последний раз. В 1942 году контр-адмирал Б. В. Хорошхин погиб на Волге под Сталинградом.

Плывать до последней возможности

Офицеры нашего небольшого штаба трудились без отдыха и все-таки не успевали управляться с нараставшим потоком разнообразных задач, причем одна другой сложнее. Не хватало всего — кораблей, судов, людей. Грузили медленно и долго. Враг все усиливал бомбежки рейдов, причалов, складов. Особенно рьяно фашистские летчики охотились за нашими канонерскими лодками и сторожевыми кораблями. То и дело в штаб поступали радиogramмы: «Отбил три налета от трех до двенадцати самолетов в каждом. Боеприпасы на исходе». Прибыв в Новую Ладогу, корабли спешно выгружали эвакуированных из Ленинграда детей, женщин, раненых и с еще большей поспешностью принимали снаряды, которые сразу же шли в дело, когда над рейдом появлялись вражеские бомбардировщики.

Побывав на канлодке «Бира», я заглянул в вахтенный журнал. В глаза бросились записи об отражении воздушных налетов. Подсчитываю их: 9 октября — шесть налетов авиации, 10 октября — шесть, 11 октября — пять, 12 октября — четыре, 13 октября — пять, 14 октября — четыре, 17 октября — пять; 15 и 16 октября нам повезло, воздушных налетов не было: стояла нелетная погода — низкая облачность, дождь.

Личному составу флотилии не было покоя ни днем, ни ночью. Озеро и его берега полыхали в темноте зарницами оружейных выстрелов и ослепительными вспышками разрывов авиабомб.

А тут еще прибавились осенние штормы. Бывало, сформируем конвой — буксиры и баржи под охраной боевых кораблей, а в рейс отправить не можем — на озере шторм. Со всех сторон звонки, радиogramмы: «Почему задерживаете суда?» Отбиваемся, как можем, но стоим на своем. Мы уже накопили горький опыт: некоторые баржи и даже самоходные суда не дошли по назначению, разбитые или выброшенные на берег штормом. И приходится ждать, когда озеро хоть немного утихнет.

Трудности встречаются на каждом шагу. Некоторые буксиры и тральщики, доставив баржи к западному берегу, оказывались без топлива. В Осиновце суда ждут, когда им подадут уголь. Горько слышать об этих простоях, но трижды горше мысль о том, что этот уголь мы получаем из Ленинграда, где остались и без того скудные запасы топлива. Пришлось немало повоевать с планирующими органами, пока нам разрешили в общий объем перевозок включить и уголь для нашего склада в Осиновце.

Ускоренным темпом возводятся новые и ремонтируются

старые причалы в Осиновце, Новой Ладоге и в Гостинополе. Балттехфлот под руководством его неумолимого начальника А. С. Гребенщикова под вражескими бомбежками углубляет фарватеры, подходы к причалам.

Катером добираюсь до Осиновца. Авраамов еще больше похуевший, вымотанный, но на усталом лице улыбка:

— Глядите, какой теперь у нас пирс!

Причал протянулся к самому рейду. К его окончности уже могут подходить груженные баржи. Когда углубят гавань, к причалу смогут швартоваться сразу несколько судов.

Железнодорожники тянут к берегу подъездные пути с широкой и узкой колеями.

Вообще-то, есть чему радоваться. Столько сделано буквально за считанные дни. Но еще столько нерешенного... Разгрузка до сих пор производится вручную, техники — никакой.

Авраамов ведет меня в лес. Среди деревьев — люди. Женщины, дети, старики. Сидят и лежат прямо на земле. Измученные, истощенные, многие очень легко одеты, дрожат от холода. Матери судорожно прижимают к себе детей. Людей тысячи.

— Что они здесь делают?

— Ждут погрузки на суда. Пытались мы убедить городские власти: учитывайте наши возможности. Нет, присылают и присылают людей. А здесь и укрыть их негде, и с питанием такие трудности...

Связываемся с горкомом партии, с горисполкомом. У товарищей один довод: они выполняют план эвакуации. «А перевозка через Ладогу — это уж ваша забота. Делайте так, чтобы люди не задерживались». Кое-как договариваемся упорядочить дело. Впоследствии по решению Ленсовета у поселка Ваганово был развернут эвакуопункт — палаточный городок, кухня, столовая, медицинская часть. А мы всеми способами старались ускорить перевозку людей. Этого требовала сама жизнь. В блокадном Ленинграде оставалось более двух с половиной миллионов человек гражданского населения, в том числе четыреста тысяч детей. Эвакуация населения, не имеющего непосредственного отношения к обороне города, оставалась одной из первостепенных задач. Об этом неустанно напоминали партия и правительство.

Экипажи кораблей относились к эвакуированным ленинградцам с сердечной заботливостью, старались их получше разместить, делились с изголодавшимися людьми своим пайком. Капитан 2 ранга Н. Ю. Озаровский рассказал мне трогательную историю. Когда канонерская лодка «Нора», как всегда

переполненная людьми, шла из Осиновца, у одной из пассажирок начались роды. Принимать их пришлось корабельному врачу. Родилась девочка. Вместо метрического свидетельства матери девочки торжественно вручили выписку из вахтенного журнала корабля. Моряки позаботились о приданом для новорожденной. Матери преподнесли две скатерти, полдюжины салфеток и серое с зелеными полосами корабельное одеяло. Это был, если можно так сказать, официальный подарок от имени командира и комиссара корабля как представителей Советской власти. Помимо того, матросы сообща собрали «на зубок» чемодан продуктов из своего пайка.

— Нужно было видеть, — сказал Озаровский, — как бережно, заботливо усаживали моряки мать с новорожденной в шлюпку, когда корабль прибыл на рейд Новой Ладogi. Так же бережно, на руках, вынесли ее из шлюпки на твердую землю. Видимо, многие при этом вспомнили своих жен, детей: ведь у нас на «Норе» большинство моряков были из запаса, пожилые, семейные. На прощание моряки положили в одеяло, в которое была завернута девочка, письмо: «Желаем тебе вырасти большой и сильной, быть достойной дочерью Родины. Если останемся в живых, то обязательно разыщем тебя. Экипаж корабля «Нора».

Забегая вперед, скажу, что, к радости нашей, «дочь «Норы» недавно отыскалась. Зовут ее Лариса Михайловна Хотулева. Живет она в Омске, работает на приборостроительном заводе имени Козицкого. Друзья и подруги часто зовут ее Норой, в память о ладожской канонерке, на которой она родилась. Лариса Михайловна на заводе уважаемый человек, ударник коммунистического труда. Здравствуют и родители Ларисы Михайловны — отец, бывший танкист Михаил Семенович Хотулев, девять раз горевший в танке, но дошедший до Берлина, и мать Мария Кузьминична, которая в тяжелые годы войны строила завод, где сейчас работает вместе с дочерью.

* * *

Помня указание адмирала И. С. Исакова о помощи флотским связистам, прокладывающим через озеро подводный кабель, еду в бухту Морье, на площадку, где он монтируется. Работа идет полным ходом. А дело оказалось более чем сложным. Вначале через озеро протянули несколько ниток обычного кабеля «ПТГ-19». Сил приложили много, а результаты плачевные — связь действовала всего несколько часов. Проложили новый кабель — речной бронированный. Он проработал с неделю, и то ненадежно,

с перебоями — изоляция оказалась недостаточно прочной.

Моряки облазили все склады. В Ленинградском торговом порту разыскали огромные катушки многожильного бронированного гидроакустического кабеля. Его еще до войны закупили за границей для создававшихся морских шумопеленгаторных станций. По приказанию вице-адмирала В. Ф. Трибуца многотонные катушки были доставлены на берег Ладожского озера.

Прокладка кабеля была возложена на особую экспедицию, в которую вошли специалисты фронта и флота, нескольких научно-исследовательских учреждений, завода «Севкабель». Наша флотилия выделила тральщик «УК-4», катер «МО-206», гидрографическое судно «Сатурн», буксиры СЗРП «Морской лев» и «Буй». Здесь же трудились наши гидрографы и водолазы ЭПРОНа. Прокладкой кабеля по дну озера руководил моряк инженер-майор Павел Александрович Анисимов. Работы на берегу возглавлял связист от Ленинградского фронта полковник Н. И. Гладышев. Общее руководство и контроль, а также выделение воинских частей для погрузочно-разгрузочных работ осуществлял начальник войск связи Ленинградского фронта генерал-майор И. Н. Ковалев.

Скопление людей на площадке, где проходил монтаж кабеля, и сосредоточение плавсредств в бухте привлекли внимание вражеской авиации. Начались бомбежки. Бомбой разрушило деревянную баржу с частью уже смонтированного кабеля. Нам пришлось выделить другую. Опыт учли и работать стали только ночью да в дни нелетной погоды. Для погрузки кабеля построили временную пристань. На барже установили шкивы-барабаны, что ускорило укладку тяжелого кабеля. Трудности приходилось преодолевать невероятные. Озеро штормило, вода — ледяная. А тут еще вражеская авиация не оставляет в покое. Особенно доставалось водолазам. Да и краснофлотцам и красноармейцам у берега приходилось трудиться по пояс в воде.

Все-таки 29 октября прокладка кабеля была завершена. Ленинград получил надежную связь с Большой землей.

* * *

Я снова в Новой Ладоге. Напряжение в работе не убывает. Не успеваем решить один вопрос, наваливается десяток новых. В таких условиях нелегко сосредоточить внимание на главном, решающем. А жизнь этого требует.

Я хорошо запомнил: основное в любом деле — кадры. Вместе

с начальником штаба, военкомом и начальником политотдела думаем над расстановкой людей.

Боевое ядро флотилии — канонерские лодки. Командовать ими должны самые опытные офицеры. 1-й дивизион канонерских лодок возглавил капитан 2 ранга Николай Юрьевич Озаровский, до этого командовавший канонерской лодкой «Буря». Это моряк с дореволюционным стажем, опытный и смелый, пользующийся большим авторитетом на флотилии. 2-м дивизионом канонерских лодок командует капитан-лейтенант Вячеслав Сергеевич Сиротинский — молодой растущий офицер, уже отлично проявивший себя в боях. Охрану водного района (ОВР) главной базы флотилии возглавил капитан 1 ранга Михаил Сергеевич Клевенский, человек исключительной энергии и инициативы. Командиром дивизиона сторожевых катеров, входившего в ОВР, назначен капитан 3 ранга Петр Антонович Куриат. Отдельным дивизионом сторожевых кораблей командует капитан 3 ранга К. М. Балакирев, решительный и волевой офицер, отличившийся при эвакуации наших частей из-под Сортавалы.

Важную роль в перевозках играл дивизион тральщиков, тоже входивший в охрану водного района главной базы. В основном здесь были переоборудованные буксиры типа «Ижорец». Эти небольшие корабли решали у нас самые разнообразные задачи: охраняли на переходах транспортные и пассажирские суда, сами перевозили грузы и людей, буксировали баржи, несли дозорную службу, производили траление, участвовали почти во всех боевых действиях на озере. Командиром дивизиона тральщиков назначен старший лейтенант Михаил Павлович Рупышев, в прошлом моряк торгового флота, штурман дальнего плавания.

Огромная нагрузка ложилась на отряд транспортов. Эти суда перевозили и грузы и людей. Мы возлагали на них большие надежды. Отряд транспортов возглавил капитан-лейтенант Владимир Павлович Беляков, ранее плававший на эскадренных миноносцах Краснознаменного Балтийского флота. Он сумел быстро сплотить команды, хорошо организовать службу на судах.

Важно было тесно объединить и подчинить общей цели усилия военных моряков и речников пароходства. Этого не добиться без строго централизованного и в то же время гибкого управления.

Связываюсь с начальником управления подвоза Ленинградского фронта генерал-майором А. М. Шиловым, моим заместителем по перевозкам капитаном 1 ранга Н. Ю. Авраамосвым, с заместителем начальника Северо-Западного речного пароходства А. Н. Новоселовым, с главным диспетчером пароходства Л. Г. Разиным, с инспектором по водным перевозкам

полковым комиссаром А. Т. Караваевым.

Принимаю решение, что все распоряжения по выделению перевозочных и буксировочных средств, подаче их к причалам и на рейд будут осуществляться через центральную диспетчерскую парохозяйства, имеющую отработанную селекторную связь. Общее руководство формированием и движением конвоев, прикрытие их от вражеских кораблей и самолетов остаются за штабом флотилии.

Чтобы управлять, нужна связь. А с ней было плохо. Штаб флотилии имел всего одну рацию, оборудованную на автомашине. С ее помощью мы с трудом держали связь с боевыми кораблями. А со многими судами парохозяйства связаться было невозможно уже потому, что на них отсутствовали радиостанции. С портами и береговыми постами восточного побережья озера связь поддерживалась по проводам. Но телефонные линии действовали неважно, часто выходили из строя из-за вражеских бомбежек.

Не хватало квалифицированных связистов. Помню, однажды меня чуть свет разбудили и показали радиogramму со сторожевого корабля «Конструктор». Всего три слова: «Взорвался на рейде». «Конструктор» — флагманский корабль флотилии. Потеря его — страшный для нас удар. Вместе с начальником штаба Сергеем Валентиновичем Кудрявцевым мчимся на причал, садимся на дежурный катер. На рейде пусто. Неужели опоздали? На горизонте показался густой черный дым, потом две высокие трубы. Да это же «Конструктор»! Спешим к нему, поднимаемся по штурм-трапу — веревочной лесенке — на борт. Нас встречает командир корабля капитан 3 ранга Г. А. Купидонов. Накидываюсь на него:

— Докладывайте, что случилось, убитых и раненых много?

— Какие убитые и раненые? — удивляется Купидонов.

Я показываю ему радиogramму. Командир глазам своим не верит.

— Не передавал я ничего подобного...

Кудрявцев приносит из радиорубки журнал исходящих радиogramм. Оказывается, командир корабля радиовал: «Вхожу на рейд». Облегченно вздыхаю. А начальник штаба вне себя:

— Ну, задам я этому путанику!

Но мы оба понимаем, что мало наказать виновника искажения радиogramмы. Важно вообще изжить подобные случаи. В тот же день соответствующий приказ был направлен на все корабли, во все части флотилии.

А к радиogramмам с «Конструктора» мы еще долго относились с недоверием. И когда Купидонов донес: «Сбил

самолет Ю-88, летчики в количестве четырех человек взяты в плен», я позвонил оперативному дежурному и приказал тщательно проверить. На этот раз все было точно. 16 октября над рейдом Тозерово появились пять «юнкерсов». Отражая налет, корабельные зенитчики сбили один бомбардировщик. Самолет упал на берег. Наши пехотинцы пленили экипаж. Из опроса гитлеровцев выяснилось, что над Ладогой воюют опытные фашистские летчики. Командир самолета (он же командир звена) и все его подчиненные награждены орденом Железный крест за налеты на Лондон, Глазго, Париж и другие города Европы. Пленные были направлены в штаб армии.

Только получив все эти сведения, я ответил на радиogramму Купидонова и объявил благодарность морякам «Конструктора».

В эти дни мы с военкомом Ф. Т. Кадушкиным редко бывали в штабе. Не упускали случая лично встретить прибывающие в Новую Ладогу корабли и суда, познакомиться с их экипажами. Разъясняли морякам задачи, стоящие перед флотилией. Подолгу беседовали с командирами, политработниками, секретарями партийных и комсомольских организаций. Побывали на многих береговых батареях, постах наблюдения и связи (СНиС).

Тем временем под Новой Ладогой строился береговой флагманский пункт флотилии. Мы его врыли в землю, при нем оборудовали и узел связи, который по радио и проводным линиям обеспечивал надежный контакт со всеми силами флотилии и приданными ей соединениями и частями, с вышестоящим командованием, а также взаимодействующими с нами сухопутными войсками и авиацией.

Связь флотилии возглавил полковник Иван Сергеевич Бузин, превосходный знаток своего дела. На флоте он с 1924 года. Долгое время служил начальником связи Кронштадтской военноморской базы, поэтому имел большой опыт совместной работы с кораблями.

В результате непрерывных передислокаций штаб флотилии растерял многое из средств связи. Сейчас надо было создавать новые участки и посты наблюдения и связи, подбирать и обучать радистов, телефонистов, телеграфистов, где-то изыскивать провода, аппаратуру. И все это следовало делать, ни на минуту не прерывая связь с кораблями, портами, береговыми частями и подразделениями.

Несмотря на все трудности, стараниями Бузина и его подчиненных в короткий срок были сформированы радиопередающий и радиоприемный центры в Новой Ладоге, участки и узлы связи в Осиновце и Леднево, посты наблюдения и связи вдоль побережья. Большую помощь оказал нам отдел связи

Краснознаменного Балтийского флота во главе с его начальником полковником М. А. Зерновым, прислав нам опытных специалистов и аппаратуру. Вскоре все наши корабли и многие суда парохозяйства и Балттехфлота получили рации. Это в значительной мере облегчило управление силами флотилии.

Как я уже отмечал, плавать по Ладоге даже в мирное время было нелегко. До войны движение судов в основном осуществлялось по Новолadoжскому каналу. Сейчас была наспех проложена новая трасса через озеро. Она не была обеспечена средствами навигационного оборудования. Наши гидрографы и приладожские путейцы ввели в строй маяки Осиновецкий, Бугры, Кареджинский, Стороженский, Свирский и на острове Сухо, установили в Новой Ладоге, Осиновце и Черной Сатаме створные огни, развернули манипуляторные пункты, оградили вехами фарватеры. Делалось это, конечно, не сразу. Основное гидрографическое обеспечение на озере и на подходах к портам было завершено лишь весной 1942 года.

Каждое судно, подходившее после трудного пути к западному берегу, встречал своим призывным огнем Осиновецкий маяк. Его семидесятиметровая башня была самым приметным ориентиром на берегу, и фашистские летчики непрерывно бомбили ее. Но прочные стены, сплошь избитые осколками, выстояли. Обслуживали маяк смотритель Иван Антонович Кузнецов и его жена Мария Григорьевна Зайцева. В любую бомбежку они не покидали своего поста. И не было случая, чтобы при подходе корабля или судна по первой же заявке не зажигался яркий огонь, вселявший в сердца моряков чувство уверенности и радости.

* * *

В середине октября флотилия получила приказ срочно перебросить с западного на восточный берег озера 44-ю, 191-ю стрелковые дивизии и 6-ю отдельную бригаду морской пехоты, направлявшиеся для усиления войск 4-й и 54-й армий Волховского фронта. Командующий флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц переброску войск возложил лично на меня. С группой офицеров штаба флотилии я перебрался в Осиновец, где был развернут наш выносной командный пункт.

Приступаем к выполнению задачи. Войска уже прибывают, ждут посадки на корабли. Подтягиваем сюда канонерские лодки «Буря», «Селемджа», «Нора», транспорты, озерные буксиры с баржами, тральщики. Погрузку приходится производить под бомбежкой. А тут еще резко похолодало, задул северный ветер.

Штормовая погода дважды вынуждала нас прервать посадку войск: буксиры и шлюпки на рейде заливало водой. Они не могли подойти к кораблям, чтобы высадить людей. Штормом выбросило на берег шесть небольших барж; хорошо еще, что они были без груза, да и место оказалось без крупных камней. Баржи серьезно не пострадали, и их удалось стащить с мели. Чуть ветер стихал, мотоботы, буксиры, шлюпки вновь начинали сновать от берега к кораблям на рейде, доставляя людей и технику. У меня еще не было опыта столь больших перевозок. Прислушиваюсь к советам бывалых ладожцев, присматриваюсь к их работе, а заодно и ближе знакожусь со своими боевыми товарищами.

Отлично показал себя Н. Ю. Озаровский. Живой, подвижный, он всегда вовремя оказывался там, где намечалась заминка, распоряжался решительно и властно и моментально наводил порядок. Командир канонерской лодки «Нора» капитан 3 ранга П. И. Турыгин (самый пожилой из командиров), наоборот, неторопливый, почти не сходит с мостика, но все видит, и стоит ему поднести ко рту рупор, как матросы уже бегут и делают что надо. Так всегда бывает у строгих и требовательных командиров, которых подчиненные понимают с полуслова, с полужеста. А командир «Селемджи» капитан 3 ранга М. И. Антонов покоряет бодростью, какой-то заражающей жизнерадостностью. Поговорит с матросами, и измученные люди вдруг оживают, и задача, ранее казавшаяся им неразрешимой, оказывается не столь уж трудной.

— Ну, что приуныли? — говорил он морякам и пехотинцам, когда те не могли справиться с погрузкой. — Давайте-ка веселее — так всегда все легче получается. Быстро, быстро, только держитесь крепче, падать не советую — вода холодноватая.

Приняв людей и грузы, корабли уходили в бушующий простор озера. Пользовались мы тогда трассой, соединявшей Осиновец с Новой Ладогой. Это почти полтораста километров, путь длинный, но хорошо проверенный. Преодолев это расстояние, корабли снова из-за малых глубин не могли подойти к берегу, людей и технику перегружали на рейдовые буксиры, катера и мотоботы.

Все это отнимало много времени, а срок нам был установлен очень жесткий.

В это время наши гидрографы доложили мне, что в бухте Черная Сатама на восточном берегу Шлиссельбургской губы сохранился небольшой причал. Сажусь на уже загруженный транспорт «Чапаев». Командовал им старший лейтенант И. В. Дудников, в прошлом гражданский человек, как и вся его команда. Меня удивило, что он сам встал за штурвал, а рулевого послал на крыло мостика в помощь сигнальщику, наблюдавшему

за водой и воздухом.

— Когда сам держу в руках штурвал, кажется, что лучше свой пароход чувствую, — пояснил он мне. — Никак не отвыкну от этого, хотя капитанствую уже полтора десятка лет.

Управлял Дудников кораблем превосходно. Экипаж действовал четко, чувствовалось, что люди давно сплавались. А вот с воинским порядком на транспорте было неважно. Команды подавались не по уставу, не соблюдалась форма одежды. Пришлось командиру указать на это. Такие, подчас не очень приятные, разговоры мы вели с Дудниковым и позже. Постепенно из него получился хороший боевой офицер, один из лучших наших командиров.

Показался берег. Я взглянул на часы. Весь путь занял девяносто минут. А по большой трассе мы шли бы часов восемь. Выигрыш значительный. Но дальше начались разочарования. Малые глубины не дали возможности подойти к берегу. Причал оказался полуразрушенным. В бухте гуляла волна. С трудом спускаем шлюпки — их на транспорте всего две, да и те небольшие: кроме гребцов вмещают десятка полтора человек. К тому же из-за сильного наката шлюпки не могут подойти вплотную к берегу. Пехотинцам приходится прыгать в воду, а на ней уже появились мелкие льдинки — шуга. И все же я по радио отдаю приказ — все корабли направить по малой трассе, сюда, в Черную Сатаму, и в район Леднево. Этим мы выиграли много времени.

Однако последние рейсы пришлось направлять снова по большой трассе, так как в Черной Сатаме быстро нарастал лед. Этим же путем мы перебросили всю технику, в Осиновце пушки, автомашины, лошадей, ящики с боеприпасами грузили с причала прямо на баржи. Чтобы уменьшить осадку, озерные баржи недогружали, и их удавалось в Новой Ладогe протаскивать через бар в реку Волхов; здесь выгрузка происходила опять-таки непосредственно на причал.

Сыграла свою роль хорошо организованная комендантская служба на берегу. Ее представители встречали войска, прибывавшие маршем или железнодорожными эшелонами, указывали, куда направляться, на какие корабли грузиться. В Новой Ладогe, Черной Сатаме и Леднево представители армии принимали войска, доставленные кораблями, и указывали им места сосредоточения и направление дальнейшего движения.

Отлично работала связь. Мы постоянно знали, где находится тот или иной корабль, не нуждается ли он в помощи. Наш походный штаб трудился рука об руку с диспетчерской службой пароходства, которая, надо отдать ей должное, действовала очень

четко.

Я проникся еще большим уважением к своим сослуживцам. С такими людьми можно работать, все задачи окажутся по плечу.

Военные моряки и речники трудились самоотверженно, с глубоким чувством ответственности. Они не знали, куда, на какой участок фронта переправляются войска, но понимали, что зря не будут перебрасываться такие силы из осажденного Ленинграда, где и без того войск не так уж много. Догадывались: наверное, под Волховом и Тихвином что-то затевается. И ладожцы ничего не жалели, чтобы помочь пехотинцам выполнить задачу в кратчайшие сроки!

Мы в штабе знали, чем вызвана срочная переброска войск. 20 октября противник в результате ожесточенных боев прорвал оборону на стыке 52-й и 4-й армий и двинулся на Будогощь, Тихвин и Волхов, ставя целью окончательно замкнуть кольцо окружения Ленинграда.

(Гитлеровское командование рассчитывало, что с потерей последней коммуникации через Ладогу Ленинград неизбежно падет. Гитлер хвастливо заявил, что «будет спокойно выжидать, пока Ленинград, сдавленный голодом, покорно не упадет в протянутые руки немцев, как спелое яблоко».)

Вот почему потребовалось срочное подкрепление нашим войскам на восточном берегу озера. Мы форсировали перевозки как могли. Но часть кораблей каждый день приходилось посылать на выполнение огневых задач. Своей артиллерией они подавляли опорные пункты противника на южном берегу озера перед фронтом 54-й армии, нанесли удары по штабу пехотного полка в Шлиссельбурге, скоплению войск в городе, а также в районах поселков № 5, Синявино, Бугры и Липки. Огонь кораблей координировался с огнем 302-го артиллерийского дивизиона флотилии под командованием полковника М. И. Туроверова. Дивизион занимал позицию на правом берегу Невы в районе Морозовки, Шереметьево.

Кораблям, занятым перевозками и подавлением вражеских опорных пунктов, большую помощь оказывали балтийские летчики, а также летчики и зенитчики Ладожского района противовоздушной обороны. Они успешно прикрывали с воздуха наши коммуникации.

4 ноября переброска войск была закончена. Мы перевезли через озеро 20 334 бойца, 129 орудий, больше сотни танков, автомашин, тракторов и около тысячи лошадей. Войска, сошедшие с кораблей, сразу же направлялись на передовые позиции и с ходу вводились в бой.

Несмотря на то что часть кораблей отвлекалась на

выполнение боевых задач, переброска через озеро грузов для Ленинграда возрастала с каждым днем. На западный берег перевозились главным образом мука и зерно. Тот самый хлеб, о котором так тепло писала Вера Инбер:

Не зря старушка в булочной одной
Поправила беседовавших с ней:
«Хлеб, милые, не черный. Он ржаной,
Он ладожский, он белого белее... Он святой».
И молитвенно старушка
Поцеловала черную горбушку.

Водный путь грузов начинался в Гостинополе, куда они поступали по железнодорожной ветке, подведенной к причалу. Груженные баржи спускались по реке Волхов. У Волховской электростанции они проходили через шлюз. Шлюз, как и электростанция, подвергался массированным ударам с воздуха. 18 октября здесь на своем боевом посту смертью героя погиб надзорщик М. Г. Хамов. Он шлюзовал баржи, когда начался вражеский налет. Осколком бомбы его ранило в голову, но надзорщик не покинул поста, пока не вывел очередную баржу. Наскоро перевязав рану, он продолжал работать, пока его снова не ранило. На этот раз смертельно. Он успел сказать товарищам: «Берегите шлюз, не давайте врагу разрушить его».

Так самоотверженно трудилась вся шлюзовая команда во главе с ее начальником М. А. Верховцевым.

А теперь вот шлюз бездействует. Гитлеровцы захватили Тихвин, перерезав железную дорогу, по которой подвозилось продовольствие для Ленинграда, заняли Гостинополе, приблизились к Волхову. Погрузка продовольствия на суда производится в самой Новой Ладоге — из запасов, которые были здесь созданы заблаговременно. Срочно прокладывается обходная фронтовая шоссейная дорога от станции Заборье к Новой Ладоге. Дорога строится в неимоверно трудных условиях, через заболоченные чащи тихвинских лесов.

К нам в Новую Ладугу прибыл уполномоченный Государственного Комитета Оборона по продовольственному снабжению войск Ленинградского фронта и населения Ленинграда Дмитрий Васильевич Павлов. Этот неутомимый труженик и умелый организатор очень многое сделал для осажденного города.

Дмитрий Васильевич рассказал, что в Ленинграде все хуже с продовольствием. Пришлось снова, уже в четвертый раз, уменьшить нормы выдачи хлеба населению.

Чтобы облегчить судьбу ленинградцев, Государственный Комитет Обороны организовал перевозку грузов авиатранспортом. Но дело это очень трудное. Летчикам надо было пробиваться через заслоны вражеской авиации. А истребителей для прикрытия транспортных самолетов не хватало. Основным транспортным самолетом был Ли-2, немного переоборудованный: на нем установили башню с пулеметом, в хвостовом отсеке прорезали два отверстия, где тоже установили пулеметы для стрельбы по вражеским истребителям, атакующим сзади или снизу. Каждый рейс для летчиков был подвигом. Экипажи этих небольших самолетов сделали очень много. За осень они доставили в Ленинград более 5 тысяч тонн различных грузов, в основном высококалорийные продукты: жиры, сгущенное и сухое молоко, шоколад, яичный порошок; вывезли из осажденного города более 50 тысяч человек.

— Но все это капля в море, — вздохнул Дмитрий Васильевич. — Так что вся надежда на вас, моряков. Максимально наращивайте темпы перевозок.

— Мы делаем все что можем, — ответил я. — Но здесь у нас очень тревожная обстановка. Враг всего в двадцати пяти километрах, и он продолжает наступать.

Павлов знал об этом. Он и прибыл к нам, обеспокоенный судьбой грузов, сосредоточенных на восточном берегу озера.

Вместе с ним мы поехали к командующему 54-й армией генералу Ивану Ивановичу Федюнинскому.

Беседуем в маленькой землянке командарма. Федюнинский спокоен.

— Врага дальше не пустим, — заявил он. — Сейчас только я говорил с Москвой. Ставка согласилась с моим предложением. Группа войск 4-й армии, действующая на волховском направлении, вливается в состав нашей 54-й армии, на которую всецело возлагается оборона Волхова. Да вот беда у нас — мало автоматического оружия. Вы нам не сможете помочь?

Автоматическое оружие. И у нас с ним было негусто. Но от положения на сухопутном фронте зависела судьба ладожской трассы, а значит, и участь блокированного Ленинграда. От положения на фронте зависела и судьба нашей флотилии. Лучше было остаться без пулеметов, чем допустить дальнейшее продвижение противника. В такой обстановке приходилось идти на жертвы.

Мой ответ затянулся. Видимо, Иван Иванович уже не ждал ничего утешительного. Но я решил:

— Мы снимем крупнокалиберные пулеметы с кораблей и передадим вам.

— Спасибо, — обрадовался генерал.

Возвратившись от Федюнинского, я приказал снять часть пулеметов ДШК с кораблей и барж и передать пехотинцам. В большинстве случаев пулеметы передавали вместе с их расчетами, моряки уходили воевать на сушу. Конечно, нелегко было расставаться с людьми и оружием, когда у нас самих всего не хватало. Этим мы в некоторой степени снижали огневую мощь кораблей, но, повторяю, другого выхода не было.

Сами мы тоже принимали срочные меры. Организовали сухопутную оборону своей главной базы. Возглавил ее помощник командующего флотилией по сухопутной части (приказом комфлота 27 октября была введена такая должность) генерал-майор Гавриил Савельевич Зашихин. Он мобилизовал все силы гарнизона Новой Ладogi, а также и моряков с кораблей. Правой рукой его при этом был комендант Новой Ладogi Александр Иванович Ачкасов, офицер решительный и инициативный. Спешно возводились оборонительные сооружения, база опоясалась окопами и минными заграждениями. Сотни моряков с кораблей, из береговых частей и учреждений флотилии были сведены в отряды, занявшие оборонительные позиции.

Пришлось подумать и о мерах на самый крайний случай. Я созвал командиров и комиссаров соединений и отдельных частей гарнизона и поставил перед ними задачу: ни один береговой объект, ни один корабль, ни один снаряд не должны попасть в руки врагу, если он прорвется в базу. Как только поступит сигнал, все должно быть взорвано. Нелегко было давать такое указание, но обстановка требовала. Я видел, как у многих выступили слезы на глазах, но все беспрекословно подчинились. Через несколько часов отовсюду поступили доклады, что корабли, причалы, важнейшие здания заминированы.

К счастью, взрывать ничего не понадобилось.

12 ноября наши войска начали Тихвинскую наступательную операцию. В упорных боях отбросили врага от Волхова, освободили Тихвин.

Все эти тревожные дни перевозка грузов не прекращалась, хотя озеро уже замерзало.

В октябре и ноябре канонерская лодка «Нора» под командованием капитана 3 ранга П. И. Турыгина совершила 38 рейсов, сопровождая караваны, буксируя баржи, перевозя людей, продовольствие, снаряды. Последний свой рейс «Нора» шла в сплошном льду, буксируя нефтеналивную баржу. Время на этот рейс потребовалось во много раз больше обычного, но задание было выполнено, канонерская лодка и нефтеналивная баржа в исправном состоянии дошли до бухты Морье.

Озерный буксир «Орел» под командованием капитана И. Д. Ерофеева осенью совершил около 20 рейсов. Преодолевая штормы, он отбуксировал на западный берег более тридцати барж с грузами для города и фронта. Команда «Орла» первой стала буксировать до трех барж.

С наступлением холодов пришлось отказаться от использования деревянных барж — льдины могли их разрушить. Это, конечно, снижало наши возможности, но в приближении зимы были и свои плюсы. Как только ледовый припай у берегов стал прочным, корабли начали подходить вплотную к нему и выгружаться прямо на лед.

23 ноября Военный совет Ленинградского фронта прислал нам телеграмму: «Продолжать до последней возможности перевозки грузов канлодками и транспортами из Новой Ладоги и обратно».

Лед крепчал, а корабли все шли. Трещали обшивки и шпангоуты, от ударов о льдины гнулись и ломались винты. Техника не выдерживала, а люди преодолевали все.

Однако не каждый рейс проходил удачно.

Поступило распоряжение срочно вывезти из Ленинграда рабочих некоторых важных заводов и их семьи. Я выделил для этого самые боеспособные и быстроходные наши корабли — «Конструктор» и «Пургу». 4 ноября с наступлением темноты сторожевой корабль «Конструктор», приняв на борт более 350 пассажиров, снялся с якоря и начал движение из бухты Морье в Новую Ладогу. Немного ранее вышел сторожевой корабль «Пурга», имея на борту около 300 женщин и детей. Скорость 17 узлов. Ночь светлая, лунная. Она и подвела моряков. Вражеский бомбардировщик, летевший на высоте 150–200 метров, обнаружил корабль на лунной дорожке, сбросил две бомбы. Они упали за кормой. Но тут подоспел второй «юнкерс». Одна из его 250-килограммовых бомб попала в корабль. Вся его носовая часть до второго котельного отделения была затоплена. Поперечная переборка между первым и вторым котельными отделениями прогнулась и грозила вот-вот прорваться. Моряки с огромным трудом удержали корабль на плаву. Вскоре к борту «Конструктора» подошла канонерская лодка «Буря» и сняла с него уцелевших пассажиров и часть экипажа. Прибывший на «Бурю» командир дивизиона сторожевых кораблей капитан 3 ранга К. М. Балакирев, боясь за остойчивость «Конструктора», приказал оставить на нем лишь 15 человек во главе с командиром корабля капитаном 3 ранга Г. А. Купидоновым, военным комиссаром политруком В. П. Антохиным и механиком воентехником 1 ранга П. А. Можейко.

Горстка моряков продолжала бороться за жизнь своего корабля. Под руководством П. А. Можейко и мичмана З. А. Новикова Г. И. Струков, М. А. Терехов, А. М. Мохов, А. Е. Калдыкин, А. Т. Новиков и другие краснофлотцы и старшины несколько часов работали в ледяной воде, подпорками укрепляя прогнувшуюся переборку.

Вслед за «Буреей» к борту «Конструктора» подошли спасательное судно «Сталинец» и буксир «Никулясы». Они взяли поврежденный корабль на буксир и повели его кормой вперед самым малым ходом, но вскоре затопленная носовая часть задела за грунт. Стащить корабль с мели не удалось. 25 ноября во время шторма ударами о грунт носовую часть оторвало, и «Конструктор» вместе со льдами отнесло к берегу на четырехметровую глубину, где он и оставался всю зиму. Позже мы восстановили корабль, о чем я еще расскажу.

Плавать становилось все тяжелее. Но моряки знали, что их труд необходим для спасения блокированного города. Об этом напоминали письма, которые мы получали из Ленинграда. Ими были заполнены страницы нашей флотильской газеты «За Родину». С пламенным словом к морякам обращались писатели В. В. Вишневский, И. Г. Эренбург, Н. С. Тихонов, Вера Инбер, Ольга Берггольц. «Дорогие друзья ладожцы! — писал А. С. Новиков-Прибой. — Вы не на морях и океанах, а на Ладожском озере покрыли себя немеркнувшей славой... Я, как старый моряк, горжусь и безгранично восхищаюсь вами. Примите от меня низкий поклон и пожелания успехов в борьбе с лютым врагом за честь и славу нашей Родины».

Писали рабочие ленинградских заводов и фабрик. Вот одно из писем, подписанное от имени всего коллектива завода директором Г. М. Нестеровым: «Дорогие друзья! В условиях осажденного города мы сохранили боевой дух, ненависть к врагу и непоколебимую уверенность в нашей победе... Успехами в труде мы многим обязаны вам, товарищи краснофлотцы, командиры и политработники Ладожской военной флотилии». Письмо заканчивалось фразой: «Ждем вас в Ленинграде с победой».

«Беря на себя обязательства работать еще лучше, — писали рабочие другого завода, — мы призываем вас, дорогие товарищи, зорко охранять и быстро доставлять в город Ленина продовольствие, топливо и боеприпасы. Бейте проклятого фашистского зверя меткой пулей, метким снарядом, тоннами грузов, доставляемых в Ленинград!»

С каждым днем над Ладогой усиливались морозы. На лед с пешнями, пилами, взрывчаткой вышли сотни красноармейцев и

краснофлотцев, речники пароходства и все работоспособное население Новой Ладogi. Они пробивали канал во льду, чтобы вывести по нему суда в открытое озеро. Сложные и трудоемкие работы по созданию и поддержанию ледового канала осуществлялись под руководством командира охраны водного района главной базы флотилии капитана 1 ранга М. С. Клевенского.

Позже уполномоченный ГКО по продовольственному снабжению войск Ленинградского фронта и населения Ленинграда Д. В. Павлов напишет в своих воспоминаниях: «На Ладoge становился лед, суда ходить не могли. И все же моряки каким-то чудом пробивались... и наряду с боеприпасами доставляли продовольствие... Их дела осенью 1941 года — это подвиг».

Корабли все чаще застревали во льдах. Пора было думать об их зимовке. Решаем часть кораблей отправить на место зимней дислокации. Для этого был выбран район Осиновца и бухты Морье. Хотя берег там не оборудован и не имелось никакой ремонтной базы, но на этом участке было более стабильное положение линии фронта. Разрабатываем план перехода так, чтобы по возможности не снижать темпов перевозок.

В Осиновец направляем капитана 2 ранга Г. А. Визеля и интенданта 1 ранга И. П. Барыкина с небольшой группой офицеров штаба, политотдела и тыла флотилии с задачей подготовить все необходимое для приема кораблей и личного состава.

17 ноября из Новой Ладogi вышел первый эшелон кораблей. Он состоял из канонерской лодки «Селемджа», буксировавшей катера «МО-175» и «МО-216», канонерской лодки «Нора» с баржей и бронекатерами «БКА-99» и «БКА-100» на буксире, сторожевого корабля «Пурга». В голове колонны, выполняя роль ледокола, шла канонерская лодка «Бира». Возглавлял переход командир 1-го дивизиона канонерских лодок капитан 2 ранга Н. Ю. Озаровский, держа свой брейд-вымпел на «Бире». Все корабли имели полный запас топлива, боеприпасов и трехмесячную норму продовольствия на случай, если придется зимовать во льдах. Сторожевые катера и бронекатера шли на буксире, чтобы сберечь топливо и моторесурсы. Четверо суток корабли преодолевали 60-мильпую трассу. Трудно было машинам, корпусам кораблей, но особенно трудно было людям. Толщина льда достигала 20 сантиметров, а в местах торошения — 80 сантиметров.

Корабли то и деле затирали льдом. Уже на подходах к Морье льдами раздавило катер «МО-216». Личный состав, оружие и все ценное с него успели снять на канонерскую лодку. «БКА-99»

получил пробоину в машинном отсеке, но ценой больших усилий экипажа катер удалось спасти, и он еще много раз принимал участие в боевых действиях.

В связи с переходом основного ядра кораблей флотилии на западный берег Ладожского озера решением Военного совета Ленинградского фронта была создана военно-морская база Осиновец. Этим же решением предусматривалась передача флотилии местечка Морье со всем жилым фондом. Командиром базы назначили капитана 1 ранга Н. Ю. Авраамова, военкомом — батальонного комиссара К. В. Шахова, начальником штаба — капитана 2 ранга Н. К. Кириллова. Военно-морская база Осиновец имела задачи: обеспечивать базирование кораблей, руководить их боевой деятельностью и ремонтом, обеспечивать приемку грузов и прикрывать коммуникации со стороны озера. Авраамов и Шахов вынесли на своих плечах главную тяжесть создания Осиновецкого порта и военно-морской базы.

Большинство кораблей и судов флотилии совершали рейсы с грузами для Ленинграда до последней возможности. К сожалению, многие из них не дошли до места назначения.

На подходах к Новой Ладоге 29 ноября в открытом озере в 5–9 милях от берега затерло в сплошном льду канонерскую лодку «Лахта», корабль связи «Связист», спасательный корабль «Сталинец» с баржей, тральщик «ТЩ-63» и транспорты «Ханси» и «Стензо». На помощь им из Новой Ладоги была направлена канонерская лодка «Шексна», но и она не смогла ничего сделать. Корабли израсходовали почти все топливо, всю взрывчатку, а пробились к берегу всего на несколько кабельтовых. Морозы в эти дни достигали двадцати градусов.

На борту канонерской лодки «Лахта» из Осиновца шли офицеры, только что окончившие курсы связи и направлявшиеся в Москву в распоряжение Главного управления кадров. До берега им пришлось добираться пешком по льду более 11 километров.

А на подходах к Осиновцу и Морьенской бухте во льдах зазимовали канонерские лодки «Бира», «Буря», «Нора» и «Селемджа», сторожевой корабль «Пурга», гидрографическое судно «Сатурн», бронекатера «БКА-99» и «БКА-100», несколько тральщиков и малых охотников. Они застыли с поломанными во льдах рулями, гребными винтами, помятыми корпусами милях в четырех от берега. Их трюмы были заполнены грузами, которые после пришлось вывозить на подводах и автомашинах.

Так завершилась у нас первая военная навигация. За несколько ее месяцев моряки Ладожской военной флотилии и речники Северо-Западного речного пароходства перевезли через озеро 34 900 человек, 61 700 тонн грузов, в том числе 27 тысяч

тонн муки, 17 тысяч тонн крупы и макарон, более 200 тысяч банок мясных и рыбных консервов, миллион банок сгущенного молока, сотни тонн мяса, рыбы, масла и других продуктов, тысячи винтовок и пулеметов, сотни тысяч артиллерийских снарядов и мин, более 3 миллионов патронов и свыше 100 тысяч ручных гранат.

Как-то, наблюдая за разгрузкой только что прибывшего в Осиновец корабля, я увидел на ящиках выведенные мелом слова: «Для тебя, Ленинград!»

Эта надпись, сделанная кем-то из моряков, выражала главный смысл нашего труда. Моряки и речники не жалели сил, чтобы помочь осажденному городу, его жителям, его защитникам.

Ладожский лед

Моряки и речники проклинали лед, проталкивая через него сначала конвои, потом отдельные корабли, пока они намертво не застряли в плену у озера. А миллионы людей в эти дни ждали, когда мороз окончательно скует Ладогу. Сейчас на ладожский лед были все надежды, только он мог спасти Ленинград от голода.

Мы еще продолжали навигацию, а гидрографы уже создали первую экспедицию по прокладке ледовой трассы. Возглавил ее наш офицер лейтенант Евгений Петрович Чуров (ныне капитан 1 ранга запаса, профессор, доктор технических наук). В группу его входили гидрографы Ленинградской военно-морской базы лейтенанты В. И. Дмитриев, С. В. Дуев, В. Н. Васильев и несколько матросов и старшин. Еще 11 ноября они вышли на лед, прозрачный, как стекло, и с большим риском дошли до края берегового припая. 15 ноября, пригласив в помощь местных рыбаков, они вновь отправились на разведку. Шли на лыжах, тащили за собой санки с компасом, пешнями и вехами. То и дело останавливались, проверяя толщину льда и обозначая вехами будущую трассу. Местами слой замерзшей воды под ногами был настолько тонок, что приходилось ползти, а под сани подкладывать лыжи в качестве настила. 18 ноября смельчаки достигли восточного берега озера возле Кобоны. Почти одновременно с флотскими гидрографами разведку будущей трассы вел отряд 88-го мостостроительного батальона инженерных войск фронта под руководством воентехника 2 ранга Л. Н. Соколова и старшего политрука В. И. Брука. 18 ноября, ориентируясь по поставленным нашими гидрографами вехам, верхом на лошади преодолел озеро командир дорожно-эксплуатационного полка А. С. Мажаев. Вслед за ним вышли первые санные отряды с продовольствием. 21 ноября по льду на легкой машине проскочил с западного на восточный берег начальник тыла Ленинградского фронта генерал Ф. Н. Лагунов.

Строители ледовой трассы трудились изо всех сил. Надо было спешить: Ленинград голодал. 20 ноября был снова сокращен хлебный паек. По рабочим карточкам выдавалось 250 граммов; для остальных — 125. Ежедневно в городе умирали тысячи человек. Чтобы облегчить положение ленинградцев, на обоих берегах озера срочно строились подъездные пути и съезды на лед. Сотни автомашин ждали сигнала.

22 ноября по трассе прошла первая автоколонна. Вел ее опытный автомобилист командир автобатальона В. А. Порчунов. Машины следовали со снятыми дверцами кабин (чтобы в случае

беды шофер и его помощник могли выскочить из машины). В кузовах лежало всего по пять мешков муки и столько же на буксируемых грузовиками гужевых санях.

Так начала действовать легендарная ледовая Дорога жизни, проходившая по Ладоге.

26 ноября приступила к выполнению своих функций специально сформированная воинская часть — 101-я военно-автомобильная дорога (ВАД-101), обслуживавшая трассу по льду Ладожского озера. Она была подчинена непосредственно начальнику тыла Ленинградского фронта генералу Ф. Н. Лагунову. Начальником ее 7 декабря 1941 года назначили капитана 2 ранга Михаила Александровича Нефедова. Впоследствии эту дорогу объединили с ВАД-102, действовавшей на участке станция Заборье, Новая Ладога, Кобона. Начальником реорганизованной ВАД-102 (так она стала называться) стал генерал-майор А. М. Шилов, военкомом — комиссар Г. Г. Воротов. Начальник ледовой дороги М. А. Нефедов, занимавший эту должность, пока стоял лед, стал заместителем начальника ВАД-102.

В создании ледовой трассы активное участие приняли ленинградские научно-исследовательские институты — Гидрологический, Коммунального хозяйства, Дорожный. Ценные данные о гидрологических, метеорологических и ледовых условиях Ладоги представили гидрографический отдел КБФ, возглавляемый капитаном 3 ранга Г. И. Зимой, и Приладожский технический участок пароходства во главе с В. К. Шурпицким, всегда тесно взаимодействовавший с гидрографическим районом флотилии и его начальником квалифицированным гидрографом капитан-лейтенантом В. Е. Половщиковым. Интересные данные представил смотритель маяка на острове Сухо А. И. Захаров, который на протяжении более тридцати лет делал записи в вахтенном журнале. Из гидрографов флота и флотилии был сформирован специальный ледово-дорожный отряд, который вместе с армейскими дорожниками осуществлял навигационное оборудование трассы, вел наблюдение за состоянием льда и по мере необходимости прокладывал новые участки дороги по льду.

Включились в общее дело и аварийно-спасательные службы флота и флотилии, возглавляемые инженер-капитаном 1 ранга Михаилом Николаевичем Чарнецким и капитаном 3 ранга Петром Григорьевичем Серебряковым, а также путейцы пароходства. Летом они занимались подъемом затонувших судов, а теперь водолазы поднимали провалившиеся под лед автомашины вместе с их грузами. Особенно много хлопот было с подъемом танков, которые в первые дни существования трассы, когда лед был

недостаточно прочен, часто тонули. Тогда же были извлечены десятки танков Волховского фронта, завязнувшие в Синявинских болотах во время наступательных боев наших войск. Усилиями инженеров и бойцов почти вся техника, поднятая из воды, быстро восстанавливалась и снова вводилась в строй.

Совместно с Ладожским бригадным районом противовоздушной обороны, возглавляемым генерал-майором артиллерии С. Е. Прохоровым, прикрывали трассу и перевалочные базы зенитчики флотилии. В январе военно-морская база Осинец была усилена четырехбатарейным 92-м отдельным зенитно-артиллерийским дивизионом под командованием майора Григория Яковлевича Никифорова. Такой же дивизион (11-й ОЗАД) под командованием И. Ф. Рыженко был развернут в Новой Ладоге. Оба они были подчинены начальнику ПВО флотилии полковнику М. П. Барямову. С воздуха ладожскую коммуникацию совместно с фронтовой авиацией прикрывали истребители ВВС Краснознаменного Балтийского флота. С этой целью была создана истребительная авиационная группа во главе с заместителем командующего военно-воздушными силами флота генерал-майором авиации И. В. Рожковым.

Балтийские летчики, самоотверженно защищали Дорогу жизни. На наших глазах комсорг эскадрильи Семен Горгуль один вступил в бой с шестью «мессершмиттами». Один самолет летчик сбил, но и сам был ранен. Ему удалось спланировать на лед, выбраться из самолета. Но тут налетели «мессершмитты». Смертельно раненный, комсомолец из последних сил раскрыл планшет и собственной кровью написал на полетной карте: «Родина! Комсомол! Я дрался с врагом, не жалея жизни, как клялся, получая комсомольский билет. Я умираю, но знаю, что мы победим. Я выполнил свой долг. Прощайте, друзья! Прощайте, ленинградцы!»

В общую систему обороны трассы входили Осинецкая и Новолadoжская военно-морские базы, 302-й отдельный артиллерийский дивизион флотилии, а также все корабли, вмёрзшие в дед. Экипажи кораблей круглосуточно несли вооруженную вахту, в постоянной готовности находились артиллеристы главного калибра и зенитчики.

Я не раз проезжал по ледовой дороге. Это было незабываемое зрелище. По снежной равнине, в которую превратилось озеро, днем и ночью, в любой мороз и в любую метель по нескольким параллельным маршрутам двигались вереницы грузовиков. Они шли то сближаясь, то удаляясь друг от друга, то напрямик, то виляя между полыньями и трещинами, возникавшими в результате вражеских бомбежек и артиллерийских обстрелов.

Здесь же, на льду, несли службу зенитчики, вооруженные орудиями малого калибра, крупнокалиберными ДШК и счетверенными пулеметными установками «максим», прикрывая своим огнем ледовую дорогу.

В хмуре зимнем небе барражировали наши истребители, то и дело вступая в бой с вражескими самолетами. А в палатках, продуваемых всеми ветрами, несмотря на окружавшие их снежные валы, трудились медики, оказывая первую помощь раненым и обмороженным.

Поток машин еще более усилился в декабре, после того как нашими войсками был освобожден Тихвин и восстановлена железнодорожная ветка к станции Войбокало.

В декабре в Ленинград ежедневно доставлялось до 800 тонн продовольствия. Это позволило 25 декабря увеличить нормы выдачи хлеба по карточкам: рабочим с 250 до 350 граммов, служащим, иждивенцам и детям — со 125 до 200 граммов. Первая добавка вызвала в городе большую радость, она укрепила у ленинградцев веру в будущее, в победу над врагом.

А нам зима все прибавляла забот. Десятки кораблей и судов застыли во льду в 5, 6, а то и 9 милях от берега. Из-за разводий и полыней первое время у них не было никакой связи с сушей. Моряки не покладая рук окалывали лед вокруг своих кораблей, чтобы их не раздавило при передвижке и торошении льдов. Команды мерзли, топливо кончилось. Небольшие запасы продовольствия тоже подходили к концу. Потом, когда лед окреп, продовольствие и топливо матросы переносили на плечах или возили на санках. И только во второй декаде декабря удалось пробить в торосах дороги, по которым не без риска проезжали машины. После буранов и метелей эти дороги приходилось расчищать, а то и прокладывать заново.

Разбросанность зимующих во льдах кораблей тяжким бременем легла на наши тыловые органы. Вдобавок ко всему в Осиновце не было топлива. Ленинград снабдить им нас не мог. Побывавший на флотилии председатель Ленсовета Петр Сергеевич Попков ознакомил с положением в городе. Население не только голодало, но и холодало. Запасы топлива катастрофически сокращались. Ленинградцы с разрешения Исполнительных комитетов городского и районных Советов разбирают на дрова старые деревянные дома. Жгут мебель. Еще в ноябре в квартирах ленинградцев погас свет. Замерли трамваи и троллейбусы. В январе перестали действовать водопровод и канализация. Электроэнергию получали только важнейшие оборонные заводы и госпитали. Так что нам приходилось рассчитывать только на свои силы.

Отряды моряков с пилами и топорами направились в прибрежные леса. Валили и распиливали деревья, грузили их на автомашины, на санки и везли десятки километров. С угольного и нефтяного отопления корабли перешли на дровяное.

Моряки всячески утепляли корабли: палубы засыпали шлаком, поверх него — слой снега. Котлы выключили, в кубриках появились чугунные печурки. А в приладожской группе, где корабли стояли близко друг от друга, между ними по льду проложили трубы, резиновые шланги, утеплили их асбестом, опилками, досками. Это давало возможность паром из котла одного корабля обогревать все остальные.

Была у нас еще забота: помогать разгружать и доставлять на берег мешки и ящики, заполнявшие трюмы судов. Это дело тоже целиком легло на плечи моряков. Участвовали они и в погрузочно-разгрузочных работах в Осиновце.

Вмерзшие в лед корабли превратились в неподвижную мишень для вражеской авиации. Надо было в постоянной готовности держать зенитную артиллерию, тщательно маскировать все суда. Их окружили снежным валом, надстройки и палубу покрыли белой краской, засыпали снегом. Я поднялся на самолете и просмотрел места всех стоянок. Маскировка в целом удалась: с высоты корабли было трудно отличить от торосов.

К счастью, вражеские летчики редко беспокоили нас: зимой все их внимание было поглощено ледовой трассой.

Холод, однообразная, бедная витаминами пища вызвали случаи заболевания цингой. Медицинская служба флотилии повсеместно ввела в рацион моряков хвойный настой. «Сосновый витамин» помог, заболевания прекратились.

Комиссар флотилии Ф. Т. Кадушкин, одевшись потеплее, часто отправлялся на корабли. В любой мороз, в любую метель. И почти всегда пешком.

— Возьмите машину, — предлагал я.

— Нет, — отвечал он. — Я должен дышать тем же воздухом, которым и матросы дышат.

До позднего вечера он обходил корабли, а то и ночевал вместе с моряками в промерзших кубриках. Беседовал людьми, выяснял их нужды, подбадривал приунывших. С его приходом все веселели, открывали в беседах душу. Комиссар всюду был желанным человеком.

Хорошим помощником Кадушкина был начальник политотдела полковой комиссар Борис Терентьевич Калачев. До Балтики Борис Терентьевич служил на Амуре и Тихом океане. К нам он пришел из морской бригады, натравленной на защиту города на Неве. Опыт работы с людьми у Калачева был богатый.

На зимовавших кораблях бывал начальник тыла флотилии И. Я. Пешков со своими подчиненными, на месте решая, как и чем помочь людям.

Офицеры штаба и политотдела тоже много времени проводили на кораблях, помогая экипажам преодолевать трудности зимовки, повышать боевую готовность.

Мало было сохранить вмерзшие в лед корабли. Надо было их отремонтировать, подготовить к новой навигации.

Этот вопрос мы обсудили на специальном совещании с участием командиров соединений и кораблей, их заместителей по политической части, механиков. С ценными практическими предложениями выступили флагманский механик флотилии инженер-капитан 2 ранга П. С. Касьянчук, начальник технического отделения тыла флотилии инженер-капитан 2 ранга А. М. Чепкаленко, дивизионный механик канонерских лодок инженер-капитан 3 ранга П. С. Парфенков, флагманский механик охраны водного района главной базы инженер-капитан 3 ранга И. И. Карнаух, главный инженер судоремонтных мастерских инженер-капитан П. И. Струмпе и другие товарищи. Все они единодушно заявили: несмотря на трудности, ремонт будет проведен с высоким качеством и в срок.

Когда позволяла обстановка, отправлялся на корабли и я. Чаще всего бывал на канонерских лодках в Осиновце. Заслушивал доклады о ходе ремонта, ближе знакомился с людьми, с самими кораблями. Сегодняшние военные моряки улыбнулись бы, глядя на посудины, которые мы громко именовали канонерскими лодками. Я уже говорил, что эти корабли были переоборудованы из простых шаланд, отвозивших грунт, поднятый со дна землечерпалками. Теперь шлюзы в днище, раскрывавшиеся, когда надо было выбросить песок, наглухо заварили электросваркой, сверху сделали настил — палубу. Образовавшиеся помещения превратили в кубрики и снарядные погреба. Для повышения живучести кораблей установили дополнительные водонепроницаемые переборки. На палубе разместили три 76-миллиметровые или 100-миллиметровые пушки (на «Буре» четыре 75-миллиметровые), четыре 45-миллиметровых зенитных автомата и пулеметы. Две небольшие паровые машины позволяли кораблям развивать скорость, редко превышавшую 10 узлов (18,5 километра в час). И все-таки это были настоящие боевые корабли, уже прославившиеся своими делами, и моряки гордились ими.

Большая грузоподъемность позволяла привлекать канонерские лодки для перевозок и воинских частей, и значительного количества грузов. Очень часто они использовались в составе конвоев, а то превращались в буксиры и

тянули за собой тяжелые баржи.

Сейчас корабли ремонтировались. Машинные отделения были загромождены деталями разобранных механизмов. Работы проходили при тусклом свете электрических лампочек-переносок: в Осиновецкой группе нам удалось а некоторые корабли подвести кабели от береговых движков. Наиболее сложный ремонт двигателей производился на берегу в мастерских, развернутых в землянках, куда на салазках моряки доставляли детали машин, а подчас и целые агрегаты. Здесь стояло несколько станков, всегда было тесно и шумно, но зато сравнительно тепло. На западном берегу ни у нас, ни у речников Северо-Западного речного пароходства вначале не было никакой судоремонтной базы. Дело немного облегчилось, когда под ремонтную мастерскую был выделен небольшой пароход «Симферополь», где завод установил станки, доставленные рабочими из Ленинграда.

Почти у каждого корабля были самодельные сани, С их помощью два-три краснофлотца тащили в мастерскую тяжелые детали, затрачивая на это несколько часов, Много беспокойства доставляло нам отсутствие запасных частей, да и трудно было рассчитывать на них, так как все корабли были разнотипными. Некоторые детали приходилось изготавливать самим.

Я часто вспоминаю механика тральщика «ТЩ-100» Исаю Ефимовича Монастырского. Он рассказывал мне, как матросы работали в 27-градусный мороз. Пальцы леденели даже в теплых варежках. А стоило их снять, металл прилипал к ладоням. И все-таки котельные машинисты С. Г. Горюнов, А. В. Михайлов, В. С. Семенчук целыми днями находились в котле, вручную отдирая накипь.

Большим подспорьем оказалась передвижная техническая станция, смонтированная на автомашине, крытой брезентом. Оборудование ее было примитивным: токарный и сверлильный станки, переносной горн. Но появление «техлетучки» на льду возле корабля всегда вызывало радость у моряков.

Для ремонта и покраски подводной части корабля, съемки и установки гребных винтов, переборки дейдвудных подшипников применяли так называемую выморозку: осторожно скалывали слой льда. Снизу в воде намерзал новый слой, тогда снова скалывали соответствующий слой сверху. Работа эта отнимала уйму времени. Зато без постановки кораблей в док добирались и до рулей, и до винтов. Практиковался подъем небольших кораблей и с помощью домкратов. На льду сооружался прочный настил, на нем устанавливалось несколько домкратов. Лед вокруг корабля окалывался (спешивался, как говорят моряки). При этом канавку надо было вырубить как можно уже во избежание

бортовых перемещений корабля. Потом начинали медленный, постепенный подъем. Важно было следить, чтобы усилия на все домкраты распределялись равномерно. Первыми так поступили моряки гидрографического судна «Сатурн» под командой старшего лейтенанта Х. Н. Мамяна. Они подняли свой корабль надо льдом и подвели под него специальные фигурные брусья — кильблоки.

Корабли покрупнее поднимали не целиком, а частично — сначала корму, затем нос.

Подъем кормы или носа корабля водоизмещением 200–300 тонн осуществляла бригада из одиннадцати — шестнадцати человек. На всю работу, включая опешивание и вымораживание корпуса, уходило три-четыре дня, опускали за один-два дня. Подъем производился только во время морозов.

При ремонте больших кораблей применялись кессоны, которые строили из дерева в новолadoжских и осиновецких мастерских. Моряки выкалывали лед, в полынью опускали кессон, края которого тщательно подгонялись к конфигурации корпуса корабля. Воду из кессона выкачивали. И в этот большой деревянный ящик, прижатый к корпусу давлением самой воды, спускались мастера с необходимым инструментом и приспособлениями.

Наряду с машинами и механизмами ремонтировались артиллерийские системы, устанавливалось новое оружие. На канонерских лодках старые зенитные пушки заменялись 37-миллиметровыми автоматами. На транспортах, озерных буксирах устанавливались 45-миллиметровые пушки, на баржах — крупнокалиберные пулеметы. Артиллерийские и пулеметные расчеты для судов пароходства готовила и выделяла флотилия.

Несмотря на трудности, связанные с отсутствием необходимой материально-технической базы, специальных хранилищ, складов, запасных частей, ремонт шел полным ходом. Затрудняли его вражеские бомбежки. Авиация противника и зимой не оставляла в покое Новую Ладогу, то и дело бомбила мост через Волхов, наши береговые мастерские, шлюзы в Старолadoжском канале, места стоянки катеров. Мы несли потери, но работы не затихали ни на минуту. Отрывались от ремонта только зенитчики. Наибольший урон враг нанес мастерским пароходства. Во время одного из налетов погибли старый большевик мастер Иван Гаврилович Смирнов, мастер Иван Федорович Орташев, был тяжело ранен главный инженер мастерских И. П. Марченко. Всего на территорию новолadoжских мастерских враг сбросил более 150 бомб. Уже после войны были извлечены из земли несколько неразорвавшихся бомб весом 250 и

500 килограммов.

В мастерских парохозяйства плечом к плечу с военными моряками трудились гражданские рабочие, подчас целыми семьями. Мне запомнилась семья котельщиков Антоновых — отец Алексей Николаевич, мать Александра Семеновна и сыновья Борис и Леонид. Я и летом видел их на судах. Алексей Николаевич и его сыновья смело лезли в еще не остывший котел, чтобы быстрее устранить неисправность. Сейчас они в лютовую стужу работали без отдыха, очищая и ремонтируя котлы.

Наряду с ремонтом судов и кораблей мастерские выполняли множество других работ, в том числе восстанавливали технику армейских частей. Как-то я спросил начальника мастерских воентехника 2 ранга А. М. Мутовкина, чем они сейчас заняты. Он ответил:

— Мне легче сказать, чем нам не приходится заниматься.

Кроме кораблей, судов, катеров, орудий и пулеметов они ремонтировали танки и автомашины, переоборудовали мобилизованные суда в тральщики и транспорты, выполняли различные другие работы.

Хотя Новый 1942 год моряки и речники встречали в труде и заботах, но все-таки нашли время для праздничного вечера. На корабли отправились все работники штаба и политотдела. Вместе с ними путь по замерзшему озеру совершили артисты из Ленинграда В. И. Чемберг, М. И. Лопата, М. А. Файбушевич и другие во главе с заслуженным артистом Александром Давидовичем Бениаминовым. Они дали концерты на нескольких кораблях. Почти везде артисты выступали вместе с коллективами матросской художественной самодеятельности. Матросы восторженно приняли дорогих гостей. В артистах они видели прежде всего людей из героического Ленинграда и восхищались не только их высоким искусством, но и мужеством, самоотверженностью.

Нам везло на интересные встречи. Возможно, потому, что мы находились на перепутье. Ленинградские артисты обычно останавливались у нас на несколько дней. Неутомимые, самозабвенно влюбленные в искусство, они готовы были давать по несколько концертов в день, одаря моряков чудесными минутами радости и душевного подъема. Побывали у нас ансамбль оперетты под руководством Брониславы Михайловны Вронской, солисты Ленинградского театра оперы и балета народная артистка РСФСР София Петровна Преображенская и Владимир Викторович Ивановский, солистка Малого оперного театра Надежда Львовна Вельтер, любимица солдат и матросов Клавдия Шульженко. Частыми нашими гостями бывали артисты

театра Балтийского флота под руководством Александра Викторовича Пергамента, ансамбль баянистов Дома флота. Запомнились артисты Герман Орлов, Михаил Кудрин, Павел Нечепоренко, Михаил Пярн.

Посещали нас писатели и поэты. Побывав на флотилии, поэтесса Ольга Берггольд написала стихи, после ставшие песней:

Споем, друзья, споем себе на радость
О той дороге синей водяной.
С Большой земли к герою-Ленинграду
Она идет по Ладоге родной.

Звени, как бубен, сияй, как радуга,
Любимой песней живи в сердцах,
Дорога жизни, родная Ладога,
Оруженосец города-бойца.

Ремонт кораблей и судов шел полным ходом. Душой его были флагманский механик флотилии инженер-капитан 2 ранга П. С. Касьянчук, заместитель начальника Северо-Западного речного пароходства А. Н. Новоселов и главный инженер пароходства А. Е. Полтавцев.

Решением правительства было усилено руководство пароходства. Начальником стал А. Н. Шинкарев, его заместителем А. М. Прорешный, начальником политотдела М. Н. Малютин. Все трое до этого работали на ответственных должностях в областном комитете партии. С новым руководством у нас сразу же установился теснейший контакт. А, Н, Шинкарев, А, М. Прорешный и М, Н, Малютин многое сделали, чтобы в срок отремонтировать суда, зимовавшие в Осиновце. По их ходатайству Военный совет Ленинградского фронта отозвал из армии и флота многих опытных специалистов-речников, которые внесли свой вклад в ускорение и повышение качества судоремонта.

Еду в Осиновец. Наша выкрашенная белилами «эмка» по деревянному помосту скатилась на лед Ладоги и влилась в поток грузовиков. Машины движутся по нескольким колеям, отдаленным друг от друга на сто — двести метров. Куда ни взглянешь — влево, вправо, — цепочкой одна за другой ползут машины — полуторки, трехтонки, автобусы. Лед вдруг начинает дрожать, колебаться. Оглядываюсь. Справа от нас движутся тяжелые танки КВ. Выглядят они непривычно — без башен и пушек. Снятые башни они буксируют за собой на тракторных санях. Мы далеко от танков, и то ощущаем, как колеблется лед

под их тяжестью. А каково танкистам и тем, кто сопровождает танки?

Машина промерзла насквозь. Метет поземка, свистит свирепый ветер. Сквозь него доносятся крики: «Воздух! Воздух!» Торопливо хлопают зенитки. Но вереницы грузовиков не останавливаются, наоборот, набавляют скорость. В уши ударяет волна от близкого взрыва. Грузовик, шедший впереди нас, тормозит. Колеса его не вертятся, но продолжают скользить по снегу. И вдруг видим, как грузовик клюнул радиатором, вся его передняя часть погрузилась в воду. На поверхности лишь зацепившиеся за кромку льда задние колеса да задранный кузов. Водитель и его помощник барахтаются в полынье среди ледяного крошева. Им помогают выбраться на лед, они мечутся возле машины. Одежда их на глазах покрывается ледяной коркой. Мы силой затаскиваем их в свою машину, объезжаем полынью и отвозим шоферов в ближайший обогревательный пункт.

А другие машины все идут и идут...

На командном пункте командира Осиновецкой военно-морской базы меня ожидал военком 409-й батареи Алексей Григорьевич Морозов, перебравшийся по льду из крепости Орешек. Зимой опасность над гарнизоном крепости возросла: враг мог переправиться по льду. Пришлось усилить дозоры, повысить бдительность. Дежурные подразделения находятся в постоянной боевой готовности. Враг пока не осмеливается приблизиться к Орешку, но по-прежнему бомбит и обстреливает его.

— Были дни, — говорит Морозов, — когда на нас обрушивалось до тысячи снарядов и бомб. Все сооружения пострадали, даже древний собор, расположенный за стеной крепости. А собор этот стоял с 1813 года, построен прочно, стены метровой толщины. Внутри крепости все завалено грудami щебня. Во время огневых налетов люди укрываются в блиндажах и подвалах, благо подвалов много.

Большие трудности испытывает гарнизон с доставкой боеприпасов и продовольствия. Летом это делалось на шлюпках, иногда к крепости прорывались тральщики. Двигались они ночью, навигационного обеспечения не было, шли по узкому и извилистому фарватеру, то и дело попадая под вражеский огонь. Мы восхищались отвагой и мастерством экипажей «ТЩ-82» (командир старший лейтенант И. П. Тюньков) и «ТЩ-63» (командир лейтенант В. А. Щербиков). Сейчас боеприпасы и продовольствие доставляются по льду на санках. Тоже рискованное предприятие: в любой момент враг может осветить местность прожекторами и открыть огонь.

Я спросил о настроении людей.

— Держатся молодцом. Берут пример с командира батареи Кочаненкова и секретаря партийной организации Сивачева. Бесстрашные люди.

Военком называет имена старшин и краснофлотцев К. Л. Шкляра, В. И. Шелепеня, А. С. Сергеева, А. Г. Зайцева, Г. И. Сокова, В. В. Конькова и многих других, отличившихся в боях. В их числе и кок батареи Пахомов, по боевому расписанию занимающий место у орудия. Его помощник Людвиг Мокрицкий одновременно является наводчиком снайперского орудия. А еще одна его обязанность — вылавливать глушеную рыбу после вражеских налетов. Ее бывает много, она стала существенной прибавкой к рациону моряков и солдат гарнизона. Владимир Коньков — орудийный наводчик, он же почтальон батареи, почти ежедневно ходит на Большую землю за почтой. Летом, бывало, его шлюпку разбивало снарядам, и ему приходилось вплавь доставлять боевым друзьям почту — дорогие весточки из дому. Его всегда встречают с радостью, по популярной кинокартине с доброй шуткой величают «Харитошей, аккуратным почтальоном». На весь гарнизон славится орудийный расчет Н. В. Конюшкина. Он буквально ведет охоту за гитлеровцами, часами в любой мороз просиживает у пушки и, чуть кто покажется на вражеской территории, бьет без промаха. Конюшкин был дважды ранен, но каждый раз после излечения возвращался в Орешек. (Ныне орудие Николая Васильевича Конюшкина, сплошь избитое осколками, хранится в Центральном военно-морском музее в Ленинграде.)

Я спросил о взаимоотношениях моряков с остальными воинами гарнизона.

— Живем одной семьей, — ответил Морозов. — Вместе с нами в Орешке рота и батарея армейцев. Комендант гарнизона капитан Чугунов и военный комиссар Марулин сумели сплотить бойцов, хорошо наладить службу. С такими людьми где угодно воевать можно!

Вскоре я снова заглянул на «Конструктор». Изувеченный корабль вмерз в лед неподалеку от берега. Больно было смотреть на него. Не корабль — обрубок. Но он жил. Зимовать на «Конструкторе» мы оставили всего 32 человека — одну шестую штатной команды. Эта горстка людей обкалывала лед вокруг борта, ремонтировала машины, валила лес на берегу и на санках доставляла дрова на корабль. А заготовили и перевезли они за зиму более тысячи кубических метров дров.

В тесной каюте, обогреваемой «буржуйкой» и освещенной коптилкой, над листами ватмана мудрили помощник командира

корабля лейтенант М. Ф. Пантелеев, инженер-механик воентехник 1 ранга П. А. Можейко и офицер технического отделения флотилии инженер-капитан 3 ранга И. Н. Ройтман. Они задумали на первый взгляд невероятное: заново изготовить в Ленинграде носовую часть корабля (оторванную прежнюю мы не нашли, да и продолжать поиски вряд ли стоило — от нее осталась груда металлолома), затем по частям перевезти сюда, собрать и на плаву болтами прикрепить к уцелевшей части корлуса.

Мало кто верил в реальность этого проекта. Но мы поддержали его. Уж очень дорог нам был «Конструктор», пусть старый, но проектировавшийся и строившийся как боевой корабль. Раньше это был минный крейсер «Сибирский стрелок», позднее переведенный в класс эскадренных миноносцев. Он был спущен на воду в 1906 году, имел водоизмещение 890 тонн, скорость 23 узла, вооружен тремя 100-миллиметровыми и двумя 45-миллиметровыми орудиями. Перед войной он использовался как опытовый корабль для испытаний новых образцов минного и торпедного оружия. Выход из строя этого основного нашего боевого корабля был для флотилии большой потерей.

По чертежам, разработанным П. А. Можейко и И. Н. Ройтманом, на Ижорском заводе были созданы сначала деревянные шаблоны, по ним вырезаны стальные листы обшивки и палубы, шпангоуты, кильсоны и другие детали набора корпуса. В разобранном виде они доставлялись в Осиновец. Руководил этим инженер завода Василий Евгеньевич Гаевский. Приходится только удивляться, как с таким объемом работ справились люди, еле стоявшие на ногах от голода. Это был подлинный трудовой героизм, который стал нормой поведения ленинградцев. Тот же В. Е. Гаевский занимался и монтажом носовой части корабля. Все это делалось в Осиновце на плаву. Водолазы часами работали в ледяной воде, скрепляя листы сотнями болтов. К весне я увидел «Конструктор» уже похожим на корабль. Правда, нос его отличался от прежнего, получился не столь изящен, грубоват, но нам было не до красоты. Главное, корабль снова стал целым. Осталось заварить швы, но это можно было сделать только в доке.

В восстановлении «Конструктора» участвовали многие наши специалисты — инженер-капитан М. Л. Комаров, инженер-капитан-лейтенант Н. Н. Шерман, начальник судоремонтных мастерских парохозяйства воентехник 2 ранга А. М. Мутовкин, главный инженер этих мастерских Н. П. Марченко, мастера мастерских корабель В. С. Козлов, М. И. Моторин, теплоизолировщики А. Н. Антонов, А. С. Антонова и многие другие; и конечно, в первую очередь, экипаж корабля во главе с новым командиром капитан-лейтенантом Г. И. Жуковым,

механиком воентехником 1 ранга П. А. Можейко и помощником командира М. Ф. Пантелеевым.

Я объехал почти все корабли, зимовавшие в Осиновце. Люди устали, почернели от работы на обжигающем морозном ветру, но были бодры. Все разговоры только о работе. В кубриках висели свежие стенные газеты и «молнии». В них рассказывалось о передовиках судоремонта и крепко доставалось тем, кто допускал брак или был нерадив в работе. Побывал я на политзанятиях, которые регулярно проводились на кораблях и судах. Главной темой их были итоги контрнаступления наших войск под Москвой. Первая наша крупная победа с воодушевлением и радостью обсуждалась матросами. От нее разговор непосредственно переходил к повседневным делам экипажа, к борьбе за досрочный и высококачественный ремонт.

Бывая на различных кораблях, я видел, какой большой популярностью на флотилии пользуется наша газета «За Родину». Сейчас она печатала много материалов о передовиках судоремонта, рационализаторских предложениях. Меня взволновало напечатанное в газете письмо экипажа одной из канлодок. Моряки предлагали ежемесячно выделять суточную норму своего продовольствия ленинградским детям. Надо сказать, что к тому времени наш паек был довольно скромным. И вот из него матросы часть продуктов предлагали посылать ребятам.

Свое мнение об этом письме я высказал военкому флотилии бригадному комиссару Федору Тимофеевичу Кадушкину, который тоже приехал в Осиновец, он улыбнулся и выложил передо мной целую пачку подобных писем с других кораблей. Почин осиновецких кораблей подхватила вся флотилия. Через несколько дней в адреса ленинградских школ, детских домов и садов был отправлен первый подарок моряков — вагон с мукой, крупой, жирами, сахаром и другими продуктами флотского пайка.

После мне не раз доводилось видеть, с каким волнением моряки рассматривали рисунки и письма, выведенные детским почерком. Ленинградские ребята с детской непосредственностью благодарили моряков. Читая такие строки, наши воины забывали про холод и усталость. Некоторые письма и рисунки печатала газета.

Бывая в Осиновце, мы с Ф. Т. Кадушкиным не упускали случая съездить в бухту Гольсмана. На берегу этой крохотной искусственной бухточки, созданной в давние времена для своих торговых целей купцом Гольсманом, выросли стапеля, на только что подведенных железнодорожных путях стояли вагоны-теплушки — в них жили две тысячи ленинградских рабочих,

главным образом женщины, подчас с малыми детьми, и подростки. Они собирали здесь большие металлические баржи.

Баржи строились по особому решению Государственного Комитета Оборона. Десять металлических барж грузоподъемностью 600 тонн каждая ленинградские судостроители должны были сдать к открытию навигации — к 15 мая. В проектировании их участвовали А. К. Осмоловский, С. М. Спехин, Н. И. Олчи-Оглы и другие инженеры. Детали барж изготовлялись на ленинградских заводах, где не хватало всего — рабочих рук, материалов, электроэнергии, топлива. Все это учитывалось «Морсудпроектом». Было решено выпускать их с прямыми гранями (гнуть листы обшивки не хватало ни оборудования, ни сил), а нос и корму симметричными — одних и тех же очертаний.

Строились баржи габаритными секциями, которые на железнодорожных платформах подавались к берегу Ладоги. Здесь они сваривались, и уже готовые суда со стапелей спускались в воду. Начальником верфи был назначен главный инженер завода имени А. А. Жданова Сергей Александрович Боголюбов.

Всего в бухте Гольсмана было построено 13 барж. Сначала монтаж каждой занимал двадцать суток, затем он сократился до восьми, а последние баржи входили в строй уже через шесть суток. За это же время успевали и полностью оснастить суда. Таких темпов у нас, пожалуй, еще не знала история судостроения.

Каждая металлическая баржа была спроектирована грузоподъемностью 600 тонн, но практически, по инициативе шкиперов, они стали принимать 750–800 тонн, а в тихую погоду на малой трассе и до 1000 тонн грузов.

Последние три металлические баржи по проекту инженера Сергея Александровича Базилевского были переоборудованы под баржи-паромы. На их палубе проложили две колеи железнодорожных рельсов, на которые со специальной эстакады вкатывали четыре паровоза с тендерами или десять двухосных вагонов.

В это же время по распоряжению Государственного Комитета Оборона на другом берегу озера строились деревянные баржи. На речке Валгома при ее впадении в Сясь (на том месте, где когда-то создавались галеры Петра I) на базе эвакуированного Сясьского бумажно-целлюлозного комбината воздвигли верфь. Организовал ее строительство заместитель Народного комиссара речного флота А. А. Лукьянов. Сюда были собраны из разных мест сто мастеров деревянного судостроения и около двух тысяч рабочих. Директором верфи назначили С. И. Шилейска, главным инженером Н. А. Кузнецова.

В январе 1942 года в Ленинград прибыл заместитель Председателя Совета Народных Комиссаров СССР и уполномоченный Государственного Комитета Обороны Алексей Николаевич Косыгин. Под его руководством был разработан план эвакуации населения из Ленинграда, а также вывоза уникальных ценностей и промышленного оборудования.

Алексей Николаевич неоднократно бывал на берегах Ладожского озера, в бухте Гольсмана и на Сясьской судостроительной верфи, интересовался ходом работ, условиями быта рабочих, много беседовал с людьми, оказал практическую помощь в обеспечении строительства судов необходимыми материалами и оборудованием.

Деревянные баржи были заложены 15 апреля, а во второй половине мая первые три баржи уже были спущены на воду. В течение второй военной навигации вошли в строй все запланированные 30 озерных деревянных барж грузоподъемностью 380 тонн каждая, а ко дню 25-й годовщины Октября труженики верфи подарили городу-фронту еще одну сверхплановую баржу.

В полуразрушенных цехах ленинградских заводов тем временем столь же высокими темпами строились для Ладоги одно — и двухтрюмные самоходные тендеры грузоподъемностью 15–25 тонн. Тактико-техническое задание на них было разработано еще весной 1941 года заместителем начальника технического отдела Краснознаменного Балтийского флота инженер-капитаном 2 ранга Николаем Евгеньевичем Гончаровым. Тендеры проектировались как десантные суда. Для ускорения и удешевления постройки их обводы делались прямолинейными, нос и корма подрезались по прямой плоскости с наклоном в 35–40 градусов. От носа до рулевой рубки — открытый трюм. Строительством первых тендеров на Таллинском судоремонтном заводе руководил начальник докового цеха инженер К. Л. Лукьянов.

Когда над Таллином нависла угроза, недостроенные тендеры были отбуксированы в Кронштадт. Здесь и были введены в строй первые шесть тендеров. Они участвовали в эвакуации наших войск из-под Выборга.

В сентябре по приказанию командующего флотом вице-адмирала В. Ф. Трибуца полный комплект чертежей десантных тендеров был передан председателю Исполкома Ленинградского Совета Петру Сергеевичу Попкову.

В строительство тендеров включились несколько ленинградских заводов. Готовые суда по железной дороге доставлялись на Ладогу. Всего для Ладожской военной флотилии

их было построено 118.

Первые два тендера прошли ходовые испытания во второй половине мая на Неве. Андрей Александрович Жданов вместе с членами Военного совета фронта А. А. Кузнецовым, Я. Ф. Капустиным и командующим флотом В. Ф. Трибуцем присутствовали на их испытаниях. А. А. Жданов внимательно осмотрел поднятые на стенку суда и потребовал от судостроителей форсировать строительство.

Вскоре тендеры сплошным потоком пошли на Ладожское озеро. Чтобы форсировать строительство и быстро освоить новые суда, мы посылали наших моряков прямо на заводы. Они собственными глазами видели, как строят корабли героические ленинградцы, измученные блокадной зимой, без самых необходимых станков, по существу все делая вручную. Все это, а также совместный труд с рабочими значили больше любой агитации. Моряки, принимая корабли, клялись беречь их как зеницу ока.

Кроме вновь построенных мы получали мобилизованные суда, прибывшие к нам по решению правительства с Волги, Камы и Северной Двины. Из Ленинграда железной дорогой были переброшены тринадцать небольших пассажирских и буксирных судов Северо-Западного речного пароходства. Так что к началу навигации мы разбогатели.

Военный совет Ленинградского фронта утвердил планы дальнейшего развертывания и строительства портов и причалов на обоих берегах Ладожского озера. К этим работам было привлечено более 10 тысяч человек из строительных организаций Ленинградского, Волховского фронтов и Краснознаменного Балтийского флота. На западном берегу строительство осуществлялось под руководством оперативной группы инженерного отдела КБФ, возглавляемой военинженером 2 ранга П. А. Никаноровым. Начальником строительства назначили военинженера 2 ранга Н. И. Патрикеева, главным инженером — военинженера 2 ранга В. Я. Левина. Они имели большой практический опыт возведения гидротехнических сооружений. На восточном берегу работами руководил заместитель начальника строительства № 5 Н. К. Краевский.

На западном берегу использовались все бухты и бухточки: Морье, Гольсмана, Новая, Осиновец, Каботажная. Всего здесь было построено 14 пирсов общей длиной 2200 метров. На восточном берегу озера на участке Кобона, Кареджи на голом месте выросло 13 пирсов общей длиной 5500 метров. Из-за мелководья причалы протянулись на 350–450 метров. Об объеме работ красноречиво говорят цифры: на строительство ладожских

причалов было израсходовано более 250 тысяч кубометров камня и 500 тысяч кубометров леса. На пирсах было установлено более 20 кранов грузоподъемностью от 3 до 75 тонн. При строительстве и оснащении причалов и пристаней учитывалось их назначение. Так, в бухте Морье был построен пирс для железнодорожной переправы и для тяжеловесных грузов. Пристань Новая предназначалась для приемки боеприпасов и взрывчатых веществ, гавань Каботажная — для перевозки пассажиров, а бухта Гольсмана — для приема угля, вывоза промышленного оборудования; здесь же в последующем был сооружен слиповый путь. Гавань Осиновец в основном предназначалась для выгрузки продовольствия.

В районе Кобоны строительство причалов шло в непосредственной близости от переднего края обороны, под авиационными и артиллерийскими ударами противника. Часто после этих налетов многое приходилось делать заново. Не успеют строители полностью восстановить разрушенное, как вновь появляются самолеты противника. Иногда удары наносились одновременно по обоим берегам озера. Много бед доставляла нам штормовая погода. Так, 3 и 4 мая из-за сильного ветра начались подвижка и торошение льда, в результате разрушило пирсы в Кобоне. Их пришлось восстанавливать заново.

Берега Шлиссельбургской губы очень пологи, поэтому построить причалы — значило сделать только половину дела. Надо было еще и углубить подходы к ним. Этим занимался дружный коллектив Балттехфлота, возглавляемый А. С. Гребенщиковым.

После того как наши войска отбросили гитлеровцев от Волхова, я побывал в Гостинополе. Картину увидел удручающую: от поселка ничего не осталось, причал разрушен. Северо-Западному речному пароходству пришлось здесь все строить заново.

Силами железнодорожных войск Ленинградского и Волховского фронтов порты оснащались погрузочно-разгрузочными механизмами, к причалам прокладывались подъездные пути с учетом использования на них 45-тонных железнодорожных кранов.

На восточном берегу 30-километровая железнодорожная ветка протянулась от станции Войбокало к поселкам Лаврове и Кобона с выходом на Кареджинскую косу. На подходах к строящимся портам создавались сортировочные железнодорожные станции с несколькими путями каждая. В бухте Гольсмана и в порту Кобона были построены слипы с уходящим в воду железнодорожным полотном для спуска и подъема

железнодорожных цистерн. Позднее в Морье и Кобоне были сооружены причалы для погрузки и выгрузки прямо с ходу паровозов и вагонов на баржи-паромы.

Много труда стоило строителям и железнодорожникам сооружение северного пирса в Морье длиной 400 метров. Он одновременно должен был служить и волноломом, оберегать бухту от штормов и подвижки льда.

Без устали работали водолазы аварийно-спасательных служб КБФ и флотилии, очищая от камней и валунов подходы к причалам.

В Новой Ладоге были восстановлены старые и построены новые пирсы.

Все эти работы проводились в суровую зиму с сильными морозами, снегопадами и пронизывающими ветрами, под вражескими бомбежками и обстрелами.

Строительство на обоих берегах озера находилось под постоянным контролем начальника инженерного отдела Краснознаменного Балтийского флота инженер-полковника Т. Т. Коновалова и начальника Управления военно-восстановительных работ фронта генерала И. Г. Зубкова. Ленинградцы и воины фронта хорошо знали Зубкова. До войны он возглавлял строительство Ленинградского метро, с началом войны — строительство оборонительных рубежей на Карельском перешейке и под Кингисеппом. Много внимания работам на Ладоге уделял начальник инженерных войск Ленинградского фронта инженер-полковник Борис Владимирович Бычевский. Часто на строительстве железнодорожных путей на западном берегу можно было встретить начальника Октябрьской железной дороги Б. К. Саламбекова, а на восточном берегу — заместителя начальника Северной железной дороги В. М. Виролайнена.

Подготовка флотилии ко второй военной навигации завершалась. Моим приказом все самоходные и несамоходные средства были расписаны по портам и трассам. Озерные, наиболее крупные, суда и боевые корабли были поставлены на большую, а менее мореходные речные суда — на малую трассу. Постепенно с вводом в строй новых металлических и деревянных барж и тендеров появилась возможность наиболее ненадежные буксиры и баржи снимать с рейсов по озеру и переводить их для вспомогательных рейдовых работ или для плавания в каналах и реках.

Ладожцы с напряжением ждали начала навигации, горя желанием скорее приступить к перевозкам грузов для города, фронта и флота. А зима, как назло, затянулась. Но показалось долгожданное солнышко, и в воздухе повеяло теплом. Настроение

стало заметно улучшаться — тепло и солнце радовало всех. Пролетая на малой высоте на самолете По-2 над озером, я все чаще видел на льду возле полыней тюленей. Это хорошая примета, к теплу: тюлень любит понежиться на солнышке.

Но, оказывается, и приметы могут обманывать. Весна выдалась на редкость холодная. Лед таял медленно. С одной стороны, это было хорошо: ледовая дорога и в апреле продолжала действовать. А с другой стороны, затяжная весна грозила новыми бедами ленинградцам: дорога покрывалась талой водой, а лед и не думал трогаться. Значит, не избежать перерыва в подвозе продовольствия осажденному городу.

Тыл Ленинградского фронта и управление перевозок стремились максимально использовать последние дни ледовой дороги, завезти с восточного на западный берег как можно больше грузов. Но во второй половине апреля движение по льду стало рискованным, грузопоток быстро сокращался.

24 апреля по льду озера прошли последние автомашины. В этот же день было запрещено даже движение пешеходов по льду. Начальник ледовой трассы военно-автомобильной дороги капитан 2 ранга Михаил Александрович Нефедов доложил по команде: «Ледовая пятимесячная эпопея пришла к своему естественному концу. Дорога окончила свое существование. Задача, поставленная нашей партией, заставить лед до конца служить делу обороны Социалистической Родины, выполнена».

В тот же день Михаил Александрович позвонил мне:

— Сегодня я последний раз проехал по льду. От генерала Шилова получил приказание ледовую трассу закрыть. Теперь перевозки озером полностью переключаются на флотилию.

Ледовая трасса просуществовала в течение 152 суток. Днем и ночью по ней шли грузы: продовольствие, горючее, медикаменты, боеприпасы. По льду за зиму было доставлено в Ленинград 361109 тонн продовольствия и боеприпасов; на Большую землю эвакуировано 549 тысяч детей, женщин, стариков, больных и раненых.

С каждым днем на поверхности льда появлялось все больше разводий и трещин. Ежедневно поднимались в воздух разведывательные самолеты. Но летчики приносили неутешительные вести: чистой воды пока не видно. Весна приближалась медленнее, чем нам хотелось бы. И все-таки она приближалась.

Корабли получают «добро» на выход

9 апреля 1942 года Государственный Комитет Оборона поставил перед Народным комиссаром Военно-Морского Флота задачу обеспечить во вторую военную навигацию огромный для той поры грузооборот через Ладожское озеро: ежедневно подавать в Ленинград 4200 тонн грузов, в том числе 2500 тонн продовольствия, 300 тонн боеприпасов, 300 тонн горюче-смазочных материалов, 100 тонн военно-технического и санитарного имущества, 1000 тонн угля и жидкого топлива, а из Ленинграда каждые сутки вывозить 3000 человек гражданского населения и раненых.

Кроме этого планового государственного задания мы должны были осуществлять оперативные перевозки людей, техники и других грузов для фронта и флота.

Тем же постановлением ГКО весь самоходный, несамоходный, озерный и речной флот Северо-Западного речного пароходства вместе с портами, пристанями, береговым устройством и вспомогательными предприятиями на озере были подчинены одному лицу — командующему Ладожской военной флотилией. Это значительно упорядочивало организацию перевозок. То, что диктовалось опытом и жизнью, стало законом. Мы, моряки, долго и настойчиво доказывали, что на озере должен быть один начальник, ответственный за выполнение плана перевозок, за все суда и за режим плавания.

Помимо перевозок на флотилию возлагались разнообразные боевые задачи. Главные из них — прикрывать со стороны озера большую и малую трассы, содействовать 23-й и 7-й армиям, а также войскам Волховского фронта на их прибрежных флангах и в районе реки Волхов.

Зенитное и воздушное прикрытие водных трасс и портов возлагалось на Ленинградский фронт. Управление подвоза тыла фронта отвечало за погрузочно-разгрузочные работы.

Балттехфлоту ставилась задача углубить подходы к портам и речку Кобонку, чтобы соединить с озером Новолодожский канал в районе Лаврово.

Железнодорожники обязывались обеспечить бесперебойный подвоз грузов к портам.

Если в прошлом году перевозки по озеру осуществлялись в основном по большой трассе, то теперь возросла роль малой трассы. Объяснялось это целым рядом причин. Во-первых, за зиму в Кобоне создан причальный фронт, выросли склады, подъездные пути, появились краны и другое погрузочное оборудование. Во-

вторых, как я говорил, эта трасса, связывавшая Осиновец с Кобоной, была значительно короче. Наконец, в-третьих, в свежую погоду она была значительно безопаснее для малых судов, в том числе тендеров, речных барж и буксиров.

Для руководства перевозками и контроля за движением кораблей и судов по озеру у нас была создана оперативная группа во главе с помощником командующего флотилией по перевозкам. Эту должность с началом, навигации исполнял Михаил Александрович Нефедов (в июле его на этом посту сменил капитан 1 ранга Александр Иванович Эйст). Оперативная группа работала рука об руку с заместителем начальника Северо-Западного речного пароходства Алексеем Николаевичем Новоселовым, который одновременно являлся заместителем командующего флотилией по силам и средствам пароходства и непосредственно руководил многочисленным коллективом речников на Ладоге. Алексей Николаевич в первые же дни войны вместе со многими речниками добровольцем ушел в ряды Красной Армии, но по решению областного комитета партии был отозван, как опытный водник, снова на Ладогу.

В целях оперативности в регулировании движения по трассам, выделения конвойных сил и сил прикрытия помощнику командующего флотилией по перевозкам была подчинена центральная диспетчерская, руководимая главным диспетчером пароходства Леонидом Георгиевичем Разиным. Огромная ответственность легла на плечи оперативной группы штаба, на диспетчеров пароходства. Они осуществляли планирование и контроль за своевременной подачей судов под погрузку и разгрузку и за их движением по озеру.

Оперативная группа по перевозкам и центральная диспетчерская были переведены в деревню Леднево, чтобы приблизить их к Кобоно-Кареджинскому порту, откуда теперь пойдет основной поток грузов.

Леднево расположено на возвышенности, и из окон центральной диспетчерской при хорошей видимости будет просматриваться движение по большей части малой трассы. Здесь же разместились посты наблюдения и связи, метеорологическая и другие службы. К центральной диспетчерской подвели селекторную связь со всеми диспетчерскими портов, с коммутаторами военно-морских баз и прямую — со штабом флотилии и управлением подвоза фронта, расположенным поблизости в Кобоне.

Оперативную группу и центральную диспетчерскую мы намеренно расположили не в самой Кобоне, а в стороне от нее. Мы не без оснований предполагали, что вражеская авиация не

оставит порт в покое. А чтобы управлять движением по озеру, диспетчерская должна быть в более или менее спокойном месте. Деревню Леднево, расположенную в стороне от порта, противник вряд ли догадается бомбить. Поэтому диспетчерскую мы даже не стали прятать под землю, выбрав для нее простую крестьянскую избу, возле которой вырыли щели, где люди могли укрыться, если враг все-таки нанесет удар по деревне.

В состав оперативной группы и центральной диспетчерской вошли молодые офицеры, получившие специальную подготовку, — лейтенант А. М. Некрасов, старшие техники лейтенанты В. И. Жигалин, Ф. П. Волошин и диспетчеры пароходства К. Г. Веденина, Д. С. Лушакова, Н. И. Минаева, А. В. Терешенкова, Л. Н. Шипова. Они должны были учитывать обстановку на озере и в воздухе, состояние погоды и ее прогноз, знать наличие и готовность сил и средств для перевозок, вести учет отправленных грузов, планировать погрузку и разгрузку судов, постоянно следить за движением по обоим трассам, поддерживать тесную связь с оперативным отделением штаба флотилии.

К началу навигации на обоих берегах озера были созданы порты с большим причальным фронтом и развитой сетью железных и грунтовых дорог. Теперь уже не было нужды разгружать суда на рейде, что раньше отнимало столько времени и сил.

Учитывая опыт прошлой навигации, в каждом порту были созданы аварийно-спасательные группы, значительно усилены средства противовоздушной обороны. Как уже знает читатель, к весне мы значительно пополнились: число перевозочных средств возросло почти в три раза. У нас появились новые металлические и деревянные баржи, более сотни тендеров. Эти изменения заставляли еще больше внимания уделять организации перевозок, четкому управлению.

Еще зимой мы с военкомом, начальником штаба, начальником политотдела, работниками оперативного отделения подолгу засиживались вечерами, обмениваясь мнениями, как лучше организовать дело. Думали и над тем, как подготовить людей к новой навигации, мобилизовать их усилия на выполнение поставленных перед флотилией больших и сложных задач. В мае на всех кораблях и судах, в частях и подразделениях состоялись партийные и комсомольские собрания. С докладами выступали командиры. Они знакомили людей с обстановкой, с задачами флотилии на вторую военную навигацию.

С большим подъемом прошли митинги личного состава. В каждом выступлении сквозила одна мысль, одно желание: скорее

начать плавать, больше и быстрее доставлять продовольствия, топлива и боеприпасов героическим защитникам Ленинграда.

Да, весна в том году запоздала. Обычно Ладога вскрывается в двадцатых числах апреля. А теперь уж и Первомай миновал. Давно перестала действовать ледовая трасса: лед стал хрупким, покрылся водой, но толщина его местами достигала метра. А тут задул северный ветер, начались подвижка и торошение льдов. Это была смертельная угроза для кораблей, зимовавших в открытом озере в районе Осиновец, Морье. Моряки трудились день и ночь, обкалывая лед вокруг кораблей, взрывая толлом напиравшие огромные ледяные глыбы. Мы с тревогой принимали радиogramмы. А опасность все нарастала. Подует ветер посильнее — и с таким трудом отремонтированные корабли могут снова получить повреждения, а то и погибнуть. У нас же не было ни ледоколов, ни мощных ледокольных буксиров. Как быть?

Срочно создаем специальный отряд (мы его называли отрядом плавающих кораблей). Учитывая ответственность задачи отряда, его возглавил начальник штаба флотилии капитан 1 ранга Сергей Валентинович Кудрявцев, военкомом был назначен комиссар штаба флотилии Михаил Иванович Ромашов — инициативный и смелый политработник, начальником штаба — капитан 2 ранга Антон Васильевич Соколов, начальник отделения боевой подготовки штаба флотилии.

Кудрявцев и его помощники сразу включаются в дело: проверяют качество ремонта, проводят учебные тревоги, учения, чтобы уточнить боевую готовность кораблей.

Меж тем ледовая стихия буйствовала. Канонерскую лодку «Буря», стоявшую вблизи бухты Новая, движущимся льдом сорвало с якорей и вынесло на мель. Моряки под руководством командира корабля капитана 3 ранга А. Ф. Толумбасова и военкома старшего политрука К. С. Кудряшева сделали все, чтобы спасти корабль. Без устали они кололи лед, взрывали его. Вскоре к «Бурее» пробилась канонерская лодка «Нора», обколола вокруг нее лед и стащила с мели. Таким же образом из ледового плена выводились другие корабли. Своевременные меры помогли уберечь их от серьезных повреждений. Только у транспорта «Вилсанди» напором льда поломало баллер руля. Команда транспорта с помощью рабочих судоремонтной мастерской на месте заварила его, и судно снова вошло в строй.

Усиленно готовились к навигации наши гидрографы. Начальник гидрографического района капитан-лейтенант В. Е. Половщиков и военный комиссар А. Н. Никитин хорошо наладили работу. Заблаговременно привели в порядок маяки, радиомаяки, створные знаки; в полной готовности держали буи и

вехи, промерили глубины трасс и фарватеров, подходов к причалам, произвели корректуру карт. Очень много сделали молодые гидрографы Ф. М. Корнев, А. П. Витязев, П. Т. Ивановский, В. Н. Сенин, Е. П. Чуров. Работали они в тесном контакте со специалистами Приладожского технического участка.

Трудности перед нашими отважными гидрографами возникали порой невероятные. Маяк Бугры находился у самой линии фронта. Не счесть снарядов, которые выпустил по нему враг. Прямыми их попаданиями снесло вершину башни вместе с фонарем. А маяк этот нам был очень нужен: он облегчал движение по малой трассе и служил ориентиром для наших артиллеристов при стрельбе по противнику. Краснофлотцы гидрографической службы под ожесточенными обстрелами расчистили развалины и наверху разрушенной башни установили огонь, зажигавшийся по команде и верно служивший нам всю навигацию.

Не знали отдыха специалисты по штурманским приборам старший лейтенант В. И. Дмитриев, Г. В. Селитренников, В. В. Смирнов. Девиатор В. В. Смирнов был настолько загружен, что командиры соединений то и дело обращались ко мне: «Товарищ командующий, помогите, никак не дождемся девиатора, а с неисправными компасами вы сами не выпустите нас в плавание».

Вместе с гидрографами работали сотрудники гидрометеорологической службы под руководством старшего лейтенанта К. М. Тихонова. Нам нужен был прогноз погоды хотя бы на сутки вперед. В прошлом году большинство несчастий на озере происходило из-за штормов. Если бы мы знали, какая ожидается погода, многих потерь удалось бы избежать. Теперь наши гидрометеорологи, несмотря на все трудности (резко сократился объем получаемой ими общей метеоинформации), давали все более точные прогнозы, которые передавались на все корабли.

Десятки кораблей и судов стояли под парами на Осиновецком рейде, ожидая сигнала. Но озеро никак не очищалось ото льда. Только 21 мая мы решились отправить в путь наиболее прочное судно — буксир Балттехфлота «Гидротехник». Раздвигая форштевнем льдины, буксир медленно двинулся на восток. В пробитый им фарватер вошел тральщик «ТЩ-176», на борту которого отправились в Кобону первые пассажиры и первые десятки тонн грузов.

Событие было настолько важным, что мы тоже поспешили в Кобону. На «Гидротехнике» в этот первый рейс шел флагманский штурман флотилии капитан-лейтенант Ю. П. Ковель. «Гидротехник» вел опытейший капитан Ф. М. Вялков, но он

обрадовался, что с ним идет флаг-штурман: гидрографического оборудования на трассе еще не было, а метеорологи предрекали плохую видимость. Действительно, вскоре судно попало в густейший туман. А лед на пути становился все крепче. Команде приходилось сходить на лед и пробивать проход пешнями и взрывчаткой. По чистой воде «Гидротехник» преодолел бы малую трассу за какие-нибудь час-полтора. На этот раз он шел почти сутки.

С чувством огромной радости встретили мы корабль. Вторая военная навигация открыта! Вслед за «Гидротехником» по пробитому им фарватеру прошел «ТЩ-176».

На следующий день «Гидротехник» вышел в Осиновец. По плану он должен был отправиться обратно сразу же по прибытии. Но задержался. Запрашиваю капитана: «Почему медлите?» Вялков ответил: «Да разве я могу вернуться пустым? Принимаем груз».

Ушел «Гидротехник» на следующий день, загруженный до предела продовольствием для ленинградцев. Экипаж «Гидротехника» получил телеграмму, подписанную командующим Ленинградским фронтом генерал-лейтенантом Леонидом Александровичем Говоровым и членом Военного совета секретарем ЦК ВКП(б) Андреем Александровичем Ждановым:

«Поздравляем вас и личный состав парохода с успешным рейсом. Желаем дальнейших успехов в вашей работе».

В ответной телеграмме моряки судна, выражая мысли всех ладожцев, заявили:

«Экипаж «Гидротехника» горячо благодарит вас за приветствие в связи с первым рейсом нашего корабля. Коллектив корабля заверяет вас, что отдаст все свои силы, а если нужно и жизнь свою, но выполнит приказ Родины. Непрерывными рейсами в любую погоду мы доставим городу Ленина все грузы в целостности и сохранности и тем самым поможем его героическим защитникам победить врага».

Наша флотильская газета вышла под лозунгом: «Товарищи командиры и краснофлотцы! Все внимание перевозкам! Город Ленина нуждается в нашей помощи!»

24 мая, раздвигая крупнобитый лед, одна за другой с западного берега в Кобону под флагом командира специального отряда капитана 1 ранга С. В. Кудрявцева пришли канонерские

лодки «Селемджа», «Бира» и «Нора», пять тральщиков и транспорт «Вилсанди». Они тоже временами двигались в сплошном тумане. Корабли то и дело теряли друг друга из видимости и шли по пробитому во льду следу. В Кобоне они сразу же принимали грузы и людей — поступало пополнение фронту. В сложных метеорологических условиях с восточного на западный берег за четыре дня было перевезено 18 184 бойца и 480 тонн грузов.

Особенно успешно действовали наши канонерские лодки. Ими командовали отличные офицеры. Уверенно вел во льдах «Селемджу» капитан 3 ранга Михаил Иванович Антонов. Прибыл он к нам в июле 1941 года после окончания Военно-морской академии. Канонерской лодкой «Бира» командовал имевший большой опыт капитан-лейтенант Анатолий Иванович Дудник. Воспитанник детского дома, он с юности мечтал о море. Призванный на флот, не покинул его, вырос от матроса до командира корабля. Перед войной окончил параллельные классы при Высшем военно-морском училище имени М. В. Фрунзе. Оба этих офицера хорошо разбирались в ледовой обстановке. Азы управления маневрами корабля во льдах они получили на Краснознаменной Амурской флотилии. Канонерской лодкой «Нора» командовал капитан 3 ранга Павел Иванович Турыгин, опытейший моряк. В 1919 году он дрался с Колчаком на Каме, будучи помощником командира канлодки. В 1929 году окончил Ленинградский морской техникум и получил диплом штурмана дальнего плавания. Ему перевалило за пятьдесят, но он был по-прежнему энергичен и бодр.

Экипажи канлодок соревновались в том, кто больше перевезет людей и грузов. Вначале принимали на борт триста бойцов с оружием и техникой, а затем довели это число до восьмисот, а в хорошую погоду и до тысячи.

Рейсы наших кораблей по малой трассе тревожили противника. Понимая значение Ладоги для связи Ленинграда со страной, гитлеровцы начали ожесточенные бомбежки портов и кораблей. 27 мая, чуть только над озером рассеялся туман, фашистские самолеты небольшими группами произвели налет почти одновременно на все наши пункты погрузки и выгрузки. На следующий день начались массированные налеты. Только на Кобону враг бросил 80 бомбардировщиков под прикрытием 24 истребителей. Вечером примерно столько же самолетов появилось над Осиновцом. И до этого гитлеровцы часто бомбили наши железнодорожные узлы и склады в Тихвине, Волхове, Войбокало и Лаврово, но таких налетов мы давно не видели.

Все эти дни я неотлучно находился в Кобоне в главной диспетчерской, или, как мы говорили, на командном пункте

флотилии и пароходства по перевозкам.

28 мая рано утром в Кобону из Ленинграда прибыл командующий Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц. Мы с возвышенности наблюдали за движением плавсредств по малой трассе, за неутомимым трудом рабочих батальонов, грузивших суда. В это время дежурный по перевозкам доложил:

— Получен сигнал о приближении большой группы вражеских самолетов к району малой трассы.

Вскоре мы увидели бомбардировщики и истребители. Они подходили к Кобоне с юга, юго-запада и запада группами от 12 до 24 самолетов. Навстречу им взлетели наши «ястребки». Но их было мало. Открыли огонь зенитчики. Многие фашистские летчики не выдержали, свернули с курса. Один «юнкерс» был подбит уже на пикировании и врезался в воду неподалеку от атакованного им корабля. Но некоторые самолеты пробились сквозь заслон. В порту и на рейде с грохотом разорвались первые бомбы. Но потерь оказалось куда меньше, чем можно было ожидать. Сказались решительные действия командиров кораблей: они вовремя отошли от причалов, привели в действие все свои зенитные средства, мастерски маневрировали, уклонялись от бомб. И все же налет не прошел бесследно. Разрушено два пирса, а несколько кораблей, буксиров и барж получили повреждения. Больше всего досталось канонерским лодкам, которые в это время принимали грузы и не смогли быстро отойти от причалов. «Нору» атаковало 13 бомбардировщиков. После налета на корабле насчитали 170 пробоин в корпусе и надстройках, осколками повредило орудия и механизмы. В котельном отделении возник пожар. Он был ликвидирован самоотверженными действиями механика корабля инженер-капитана В. Г. Пырялова и его подчиненных, и прежде всего машинистов А. Н. Шашкина и В. В. Станшевского. В этом бою погиб один из лучших наших артиллеристов капитан-лейтенант В. А. Жуков. Со своего командного пункта он управлял огнем зенитной артиллерии, был тяжело ранен, но до последнего вздоха не покинул боевого поста. На «Норе» было ранено около 30 моряков.

В разгар боя осколками перебило фалы, и флаг корабля упал на палубу. Флаг — Боевое знамя, которое всегда должно развеиваться над кораблем. В дыму, под градом осколков к флагу кинулись сигнальщик краснофлотец Ф. А. Салов и связист воентехник 1 ранга Г. В. Виноградов. Салова ранило в руку. Превозмогая боль, он поднял флаг, с помощью Виноградова закрепил фалы. Бело-синее полотнище снова взвилось на гафеле. Тем временем радист В. В. Фирсов восстановил перебитую

антенну и обеспечил кораблю радиосвязь. Устранив повреждения, «Нора» вскоре ушла в рейс вместе с канонерскими лодками «Буря» и «Селемджа».

В порту осталась только канлодка «Бира». В результате прямого попадания она получила тяжелые повреждения, на ней было убито 14 человек и около 40 ранены. Корабельному врачу М. П. Попову досталось много работы. Среди раненых — командир корабля капитан-лейтенант А. И. Дудник, военком старший политрук Д. И. Гребенкин, командир 1-го дивизиона канонерских лодок капитан 2 ранга Н. Ю. Озаровский. Николай Юрьевич Озаровский был ранен на берегу. Волоча раненую ногу, он по бревнам разбитого причала добрался до корабля и принял командование им. Когда я взошел на палубу «Бирь», Озаровский, держась за леер, доложил о повреждениях корабля, о том, что командир и комиссар отправлены в госпиталь; он попросил разрешения остаться на борту, пока канлодка не будет снята с грунта и не отведена в Новую Ладугу на ремонт.

— Вы же ранены!

— Ничего. Перевяжут мне ногу, и все будет в порядке.

Я разрешил ему остаться.

Николай Юрьевич, опираясь на леер, руководил съемкой корабля с мели, а затем и переходом в Новую Ладугу на буксире «Гидротехника» и «Морского льва». Рядом с ним на ходовом мостике был лоцман Александр Иванович Демидов. Интересна судьба этого человека. Он плавал по Ладоге с 1900 года. Начал матросом. Великий Октябрь застал его капитаном небольшого парохода. С первых же дней Великой Отечественной войны, несмотря на возраст (ему было шестьдесят), Демидов добровольно пришел на флотилию, стал военным лоцманом. Богатейший опыт ладожанина очень помог нам. Недаром труд этого человека был высоко оценен. Он был награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды.

При снятии канонерской лодки с мели, в борьбе за живучесть корабля, а затем и в ходе ремонта героизм и высокое мастерство проявили механик воентехник 1 ранга Т. И. Лобуко и помощник командира лейтенант А. А. Томигас.

Глубокосидящая «Бира» не могла преодолеть волховского бара. Пришлось вывести на рейд плавучий док (раньше его использовали для транспортировки кораблей по Беломорско-Балтийскому каналу). Выводить наш единственный док в открытое озеро было весьма рискованно: его могло разрушить сильной волной. Да и в любой момент могла налететь вражеская авиация. Но пришлось идти на риск. Док погрузили, ввели в него канонерскую лодку, затем осушили и вместе с кораблем

отбуксировали в реку Волхов. Все это время над рейдом барражировали наши истребители. К концу докования засвежел ветер, волнение на озере стало доходить до 3 баллов. Док угрожающе трещал, прогиб его достигал метра. Но все обошлось благополучно. Ремонт корабля возглавил дивизионный инженер-механик канонерских лодок П. С. Парфенков, перешедший на «Биру» еще в Кобоне. Моряки трудились без отдыха. В сентябре «Бира» под командой нового командира — капитан-лейтенанта А. М. Лоховина снова отправилась в боевой поход.

* * *

28 мая открылось движение по большой трассе — из Новой Ладogi в Осиновец. Первым прошел ее озерный буксир «Никулясы» (капитан И. А. Мишенькин), ведя за собой две баржи, груженные продовольствием для Ленинграда. К этому времени на рейде Новой Ладogi скопилось 35 судов с 14 тысячами тонн различных грузов. Вслед за «Никулясами» мы отправили первый конвой в составе десяти вымпелов. Во главе конвоя шла канонерская лодка «Шексна» — корабль ледокольного типа под командой старшего лейтенанта Ивана Тимофеевича Евдокимова.

Но тут же налетела вражеская авиация. В первой группе было 32 бомбардировщика и во второй — 8. Их прикрывали истребители. «Юнкерсы» сбросили около 300 бомб разного калибра, целясь в корабли, город, причалы. В городе имелись жертвы, возникло несколько пожаров, оказались поврежденными линии проводной связи, но в корабли и баржи попаданий не было. Зенитчики кораблей своим огнем нарушили боевые порядки фашистских самолетов и заставили сбросить бомбы в воду. Осколки особого вреда ни людям, ни кораблям не причинили. Конвой двигался сначала в сплошном ледяном поле, потом среди плавающих льдин. Навигационного ограждения на трассе не было, а тут еще настиг туман. Евдокимов вел корабль по компасу и счислению, а это было нелегко: лед заставлял все время менять скорость и направление движения.

На подходах к Осиновцу туман рассеялся, и тотчас же послышался гул авиационных моторов. Десятки вражеских бомбардировщиков и истребителей обрушили удары по кораблям и порту. И снова выручили зенитчики. Наглость фашистских летчиков не осталась безнаказанной. В этот день наша истребительная авиация, артиллерия кораблей и береговых зенитных батарей сбили восемь «юнкерсов» и пять «мессершмиттов». Один из них врезался в грунт недалеко от

канонерской лодки «Бира», когда она еще стояла в Кобоне, и долго над водой торчало его хвостовое оперение с черной свастикой.

Гитлеровская авиация неистовствовала. На следующий день, 29 мая, в налетах на военно-морские базы, порты, корабли и суда участвовало более 200 самолетов. Советские летчики и зенитчики сбили 26: из них 14 над Осиновцом и 12 над Кобоной.

Воздушные бои принимали все более ожесточенный характер. Смелые и решительные действия летчиков и зенитчиков военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота, Ленинградского фронта, войск противовоздушной обороны и Ладожской военной флотилии не позволили врагу сорвать перевозки.

Особой любовью на Ладоге пользовались летчики 4-го гвардейского истребительного авиационного полка ВВС Краснознаменного Балтийского флота. Слава об этом полку гремела на всю страну. В 1941 году его летчики сражались на дальних и ближних подступах к Ленинграду, над Ханко, Эзелем, Таллином, Лавенсари, Кронштадтом. Полк воспитал десятки Героев Советского Союза, среди них таких мастеров воздушного боя, как капитан Алексей Касьянович Антоненко, лейтенант Петр Антонович Бринько и сам командир полка Иван Григорьевич Романенко (ныне генерал-лейтенант в отставке).

Участок нашей большой ладожской трассы был разбит на зоны с присвоением каждой своего номера. Летчики и моряки знали назубок обозначения этих квадратов. Командование истребительной авиационной группы через своего офицера связи, находившегося при оперативном отделении штаба флотилии, всегда знало, где находятся наши конвои, и по первому сигналу высылало самолеты для их прикрытия. Как правило, оно осуществлялось с момента выхода конвоев из Новой Ладоги или Осиновца и продолжалось до наступления темноты. В темное время суток и при плохой видимости усиливалось корабельное охранение, а авиация находилась в готовности к вылету на аэродромах. На рассвете истребители снова поднимались в воздух и барражировали над конвоем, пока тот не подходил к порту назначения.

31 мая к нам прибыла особая авиационная группа из резерва Ставки. Командовал ею мой однокурсник по военно-морскому училищу Петр Алексеевич Семенов. В группу входили бомбардировщики Пе-2. Летчики вели разведку северо-западной части Ладожского озера и наносили удары по районам базирования озерных сил противника. Действия эти согласовывались со штабом флотилии и со штабом авиационной

группы ВВС флота.

Почти весь июнь летчики Семенова бомбили Кексгольм, Сортавалу и другие порты противника. После группа Семенова была перебазирована. Нам оперативно подчинили разведывательно-бомбардировочную группу ВВС флота. Первое время в нее входило шесть самолетов Пе-2 и шесть ДБ-3. Затем к этим силам прибавили эскадрилью истребителей Як-9 и эскадрилью летающих лодок МБР-2.

После мы узнали, почему гитлеровцы не жалели ни летчиков, ни самолетов, посылая их на бомбежку наших портов и кораблей. Оказывается, еще перед открытием навигации на Ладоге командующий группой немецких войск «Север» генерал-полковник Кюхлер хвастливо заявил корреспондентам берлинских газет: «Единственный путь по льду Ладожского озера, при помощи которого Ленинград мог получать боеприпасы и продукты питания, сейчас, с наступлением весны, безвозвратно потерян. Отныне даже птица не сможет пролететь сквозь кольцо блокады».

И вдруг через Ладогу пошли суда, перевоза ежедневно сотни, тысячи тонн продовольствия для осажденного города!

Несмотря на все усилия фашистской авиации сорвать перевозки по Ладоге, сделать ей этого не удалось. К тому же на массированные налеты у гитлеровцев не хватало сил, и они перешли на бомбежки небольшими группами и одиночными самолетами. Но в отдельные дни, видимо переброшенные с других направлений, над озером появлялись значительные группы самолетов. Так 10 июня 18 вражеских бомбардировщиков в сопровождении истребителей снова прорвались к Кобоне. В результате бомбежки были повреждены два пирса и потоплены у причалов пять деревянных барж, груженных продовольствием. Хотя строители и портовики быстро устранили повреждения, урок был досадный.

Сколько раз наши летчики во взаимодействии с береговыми и корабельными зенитчиками успешно отражали воздушные налеты, сколько раз приходилось слышать от командиров и капитанов: «Если истребители над нами, мы спокойны: в обиду не дадут». А вот на этот раз авиация сплеховала, своевременно не встретила самолеты противника, а одни зенитчики не смогли задержать их.

Быстро принимаем меры, чтобы такое больше не повторилось.

Но вражеские налеты не смогли сорвать перевозки. На Ладоге кипела жизнь. По малой трассе днем и ночью шли транспорты, тендеры, буксиры. По большой трассе двигались озерные

буксиры, тральщики, канонерские лодки — и все они тянули тяжелые баржи. Боевые корабли прикрывали коммуникации.

Поэт Анатолий Тарасенков писал в те дни:

Рвет ветер бескозырок ленты,
В зенит нацелен ДШК.
Лежит укрытая брезентом
В мешках на палубе мука.

И день за днем — в труде упорном,
Под небом северной земли
Идут дорогою озерной,
Дорогой жизни корабли...

Темп перевозок нарастал. На обоих берегах не смолкал гул погрузочно-разгрузочных работ. На кораблях и судах широко развернулось соревнование за быстрейшую доставку всего необходимого Ленинграду.

Если в начале навигации мы перевозили ежедневно 3200 тонн, то в июле и августе стали доставлять 6000–7000 тонн, что позволило перевыполнить план, установленный Государственным Комитетом Обороны.

И это вопреки всем трудностям, а их было не счесть. Не хватало людей. Экипажи судов пароходства подчас почти целиком состояли из женщин, подростков, учащихся Ленинградского речного техникума и школ ФЗО. Досаждали нам и штормы. Часто ветер застигал баржи в открытом озере. Рвались буксирные тросы, не выдерживали корпуса стареньких судов, появлялась течь. Моряки речники, пренебрегая смертельной опасностью, снова заводили буксиры, работали в трюмах, заливаемых водой. Штормы доходили до 8–10 баллов. 31 июля в Осиновце юлами и ветром выбросило на камни и разбило нефтяную баржу, мы потеряли более 350 тонн мазута; выбросило на отмель транспорт «Стензо», две баржи с продовольствием, две пустые баржи, тральщик «ТЩ-175» и тендер. Могло пострадать бы и больше, но, к счастью, остальные суда удалось вывести на восточный рейд Шлиссельбургской губы, прикрытый берегом от ветра. Севшие на мель суда после шторма были сняты с мели, быстро отремонтированы и вновь отправлены в рейс.

Борьба за каждый час навигации, за каждую тонну грузов порой заставляла нас идти на заведомый риск, полагаясь на опыт капитанов и самоотверженность команд.

Так, несмотря на ухудшение погоды, получил разрешение на переход по большой трассе маломощный рейдовый буксир

«Бузулук» с лихтером, груженным мукой. Постепенно ветер над озером усилился до восьми баллов. Капитан «Бузулука» В. Я. Соловьев и вся команда девятнадцать часов боролись со стихией. Чтобы буксирный трос не порвало, судно легло в дрейф, слегка подбавывая машинами. Лихтер в сохранности был доставлен в Морье.

* * *

Наряду с опытными речниками на Ладого самоотверженно трудилась молодежь. Озерный буксир «Буй» был комсомольско-молодежным. Вся его команда состояла из юношей, девушек и подростков. Некоторые моряки иронически называли это судно «детским садом». Но вскоре ирония сменилась восхищением. За отличную работу экипаж «Буя» заслужил переходящее Красное знамя Военного совета КБФ, которое осталось за ним до конца войны и ныне хранится в Музее обороны Ленинграда.

«Буй» — старый колесный пароход. Единственный пожилой на всем судне человек — капитан А. И. Патрашкин как-то сказал мне: «Сорок лет я плаваю по Ладого, но только теперь узнал, что такое настоящая работа. Мои молодцы хорошо поняли, что и они на фронте. Трудятся изо всех сил. Бесстрашные ребята. Мы подсчитали: семьдесят раз попадали под бомбежки, и никто не дрогнул».

Буксир провел через озеро сотни барж; кроме того, он каждый раз брал грузы к себе на борт, доставив за навигацию около 20 тысяч тонн грузов. А еще его команда принимала участие в прокладке нефтепровода и новых подводных кабелей по дну Ладожского озера.

* * *

Заслуженную славу на Ладого снискали команды озерных буксиров «Морской лев» (капитан В. Г. Ищев, механик А. Ф. Смельнов), «Орел» (капитан И. Д. Ерофеев), «Никулясы» (капитан И. А. Мигаенькин), «Восьмерка» (капитан Н. Д. Бабошин). Эти буксиры в туман и шторм водили по две-три, а в штилевую погоду — и по четыре баржи. Тихоходные караваны часто подвергались вражеским бомбежкам и обстрелам, но ничто не могло помешать смелым людям довести суда до порта назначения. Во время одного из воздушных налетов капитан парохода «Кузнецк» И. В. Александров был трижды ранен

осколками авиабомб. У него хватило сил самому встать у штурвала, вывести «Кузнецк» из-под удара, доставить его на рейд Кобоны. И только тут капитан упал. Когда к нему подбежали, он был мертв. На транспорте приспустили флаг. Протяжными гудками корабли простились о героем-капитаном, отдавшим жизнь ради спасения своего судна и его пассажиров — ленинградских женщин и детей.

А сколько мужества требовалось от команд нефтеналивных барж — ведь груз их мог вспыхнуть от любого осколка бомбы. На нефтеналивной барже № 4705 шкипером плавал Павел Алексеевич Лепестов. В навигацию он совершил с полным грузом 22 рейса по большой трассе. Вместе с Лепестовым работали две его дочери — старшая Татьяна и младшая Анастасия. Когда отца ранило, его заменила Татьяна Павловна. Она командовала судном, пока отец не вернулся из госпиталя. Когда я вручал Павлу Алексеевичу орден Красной Звезды, он заявил:

— Я стар, мне уж семьдесят, но я буду держать штурвал до тех пор, пока священная наша земля не будет освобождена от врага!

Несколько десятков рейсов совершил на своей нефтеналивной барже № 4707 и шкипер Е. Д. Дундуков, проплававший по Ладоге 32 года.

Таких замечательных людей у нас было много. Вот выдержка из сообщения Совинформбюро: «В баржу, которую вел шкипер Елькин, попал вражеский снаряд. Трюм стало заливать водой. Тяжело раненный товарищ Елькин нашел в себе силы, и под его руководством личный состав баржи сумел заделать пробоину. Караван без задержки благополучно прибыл в Осиновецкий порт». Или случай с еще одной баржей. Штормом ее оторвало от буксира и трое суток носило в бушующем озере. На баржу налетели вражеские самолеты. Шкипер И. В. Антошихин — человек находчивый и смелый. Он притопил баржу, разбросал на палубе дрова и доски. Фашистские летчики, решив, что с баржей покончено, больше ее не трогали. Мы тоже считали ее погибшей. И глазам не поверили, когда баржа, целая и невредимая, показалась на рейде: ветром ее вынесло к осиновецкому берегу.

Как-то я шел на малом охотнике. Поравнялись с конвоем, следовавшим из Новой Ладоги в Осиневоц. Дул свежий ветер, буксиры, тянувшие по несколько барж, с трудом выгребали против волны. Налетели «юнкерсы». Зенитчики кораблей открыли огонь, заставив большинство самолетов свернуть с курса. Но несколькими удалось сбросить бомбы. Они упали возле буксира «Никулясы». Перебило буксирный трос, баржи беспомощно закачались на волне. С «Никуляс» поступила радиограмма:

многие члены экипажа ранены, выведена из строя почти вся прислуга орудия и пулемета, поврежден корпус корабля и механизмы, но уцелевшие люди на своих боевых постах. После мы узнали, что эту депешу передала истекающая кровью, смертельно раненная радистка В. Н. Петухова.

Я приказал командиру корабля приблизиться к «Никулясам». С помощью мегафона запросили:

— В какой помощи нуждаетесь?

Ответил звонкий девичий голос:

— Спасибо. Управимся своими силами.

А я через бинокль все смотрел на «Никулясы». На мостике судна, окутанного дымом и паром, деловито и спокойно распоряжалась молодая девушка. Она отдавала команды рулевому, решительно поворачивала рукоятки машинного телеграфа. «Никулясы» подошел к баржам, завел буксир и вскоре снова занял свое место в конвое.

— Кто такая? — спросил я.

Мне сказали, что это второй помощник капитана Антонина Киселева, добавив:

— Ох и смела! Любой мужик может позавидовать!

Антонина Киселева, студентка речного техникума, прибыла на Ладогу практиканткой перед войной, да так и осталась здесь. Плавала матросом, рулевым, потом ее назначили помощником капитана. Уже после войны я прочитал ее дневник. Привожу из него несколько строк: «В рейс вышли с неполным оружейным расчетом. Когда нас стали бомбить восемь бомбардировщиков и обстреливать четыре истребителя, мне пришлось помогать командиру орудия Жуковскому. Так как я все свободное время находилась у пушки, то умела заряжать и стрелять. Он был за наводчика, а я за заряжающего. Бомбили нас так, что вода кипела вокруг». В другом месте она пишет: «При отходе что-то попало под левый винт. Машина не работала. Надела купальный костюм, нырнула в воду. Оказалось, что на винт намотало трос. Решила распутать. Пробыла несколько времени под водой, все же размотала».

На Ладоге героями были все. В порту Кобона работала таксировщицей вчерашняя девятиклассница комсомолка Тамара Шибанова. Обязанность ее — встречать на причале корабли и оформлять грузовые документы. Начался вражеский налет. Тяжело раненная, семнадцатилетняя девушка смогла доползти до телефона, доложить о повреждении причалов. Командованием порта немедленно были приняты меры. К сожалению, отважную девушку спасти не удалось: она скончалась в госпитале. Погибла на своем боевом посту и другая комсомолка — оператор Алла

Ткаченко.

Во время воздушного налета на Осиновец у причала разгружали только что поданную баржу с боеприпасами. Если бы бомба попала в нее или разорвалась поблизости, последствия могли быть страшными. В этот критический момент к барже подошел рейдовый буксир «Ростов». Капитан судна И. П. Копкин спокойно распоряжался на мостике. Экипаж быстро выполнял его команды, на баржу подали трос. Искусно маневрируя, чтобы не попасть под бомбы, капитан отвел ее от причала. А кругом вздымались водяные столбы от разрывов, осколки со свистом летели над самой палубой. Беда, нависшая над портом, была предотвращена.

26 июля, в День Военно-Морского Флота, Военный совет КБФ прислал нам поздравление, в котором говорилось:

«От вашей работы зависит бесперебойное снабжение героических защитников Ленинграда продовольствием, горючим, боеприпасами. Помните об этом, трудитесь не жалея сил, бдительно охраняйте и защищайте от врага караваны судов. Вашей героической и самоотверженной боевой работы не забудет страна, не забудут ленинградцы».

К празднику мы подвели итоги за первые месяцы навигации. Состоялись партийные и комсомольские собрания, на которых обобщался передовой опыт, намечались пути дальнейшего увеличения темпов перевозок. Одновременно не забывали и наращивать удары по врагу. В День Военно-Морского Флота отряд боевых кораблей из трех канонерских лодок, двух торпедных катеров, двух катеров «МО» и четырех тральщиков при поддержке сторожевого корабля и малых охотников и под прикрытием истребителей произвел огневые налеты по вражескому берегу севернее мыса Никулясы и по бухте Саунаниеми.

Но главным были все-таки перевозки. Лучших результатов мы достигли в августе, когда среднесуточный тоннаж грузов, перевезенных в Ленинград, составил 4623 тонны, а из Ленинграда — более 2300 тонн.

Чтобы ускорить перевозки, мы использовали в качестве буксиров и наши специальные суда. Так, был привлечен спасательный корабль «Сталинец», которым командовал призванный из запаса старший лейтенант Николай Дмитриевич Родионов, бывалый балтиец, участник легендарного Ледового похода 1918 года. «Сталинец» имел две паровые машины общей мощностью 500 лошадиных сил, большой радиус плавания. Когда он был свободен от своих основных задач по спасению судов,

терпящих бедствие, или подъему затонувших плавсредств, мы использовали его для буксировки барж.

С этой же целью нередко совершал рейсы по большой трассе и опытовый корабль «Связист», само название которого говорило о его прямом назначении. Командиру «Связиста» и его подчиненным было особенно трудно: корабль связи даже не имел буксирного оборудования, или, как говорят моряки, гакового устройства. Для закрепления буксира использовалась установленная на корме драга. Это затрудняло маневр, к тому же у «Связиста» был высокий фальшборт и надстройки (ходовой мостик возвышался на десять метров над водой). При ветре в борт корабль сильно сносило, а при встречном он резко терял скорость.

Каждый переход, особенно в свежую погоду, требовал от командира «Связиста» капитан-лейтенанта Ивана Васильевича Кораблева и всего экипажа огромного напряжения. Командир то и дело передвигал рукоятки машинного телеграфа, в помощь рулю подрабатывая машинами. Выполняя эти команды, механик корабля Ф. Н. Шилов, командир котельной группы мичман В. П. Таикин и их подчиненные выбивались из сил.

Я побывал на «Связисте» после очередного рейса.

— Трудно было? — спросил Кораблева.

— «Трудно» не то слово... — устало улыбнулся командир.

На протяжении всего пути дул сильный северный ветер, снося и буксир и баржи. Скорость движения снизилась до 3–4 узлов. А на рассвете, когда приблизились к банке Железница, оборвался буксирный трос у концевой баржи. Ее понесло к берегу, занятому врагом. Таща за собой вторую баржу, «Связист» кинулся догонять беглянку. А глубина все уменьшается. Трос удалось подать с первого захода, но, пока вышли на чистую воду, корабль дважды задевал днищем грунт. К счастью, все обошлось благополучно. Но сколько сил и нервов это стоило! Несмотря ни на что, две тяжелые баржи, груженные авиабомбами и другими боеприпасами, были доставлены в Осиновец.

Заставил нас поволноваться и другой рейс «Связиста». В тот раз он вел три баржи. До места назначения — бухты Морье — оставалось всего 80 кабельтовых (15 километров), когда сигнальщик старший краснофлотец А. А. Хоботов обнаружил приближающиеся «юнkersы». Объявили боевую тревогу, открыли огонь из единственной 45-миллиметровой пушки. «Юнкеры» устремились в пике. Корабль смог уклониться. Бомбы упали слева по корме и перебили буксирный трос. Осколками пробило борт и надстройки. К счастью, машины не пострадали. Командир приказал рулевому старшине 2-й статьи В. М. Смирнову

поворачивать к баржам. Благодаря его умелым действиям высокобортный корабль быстро «поймал» баржи и снова взял их на буксир. Все они были доставлены по назначению.

Успешно выполнялась задача эвакуации из Ленинграда населения. А план этот был очень напряженный. В июне мы должны были перевозить по 5 тысяч человек в день, но эта цифра непрестанно возрастала. К 10 июля мы должны были довести ее до 10 тысяч.

Эвакуировались из Ленинграда дети, женщины, старики, раненные и больные. Главным образом это были люди, не способные по своему состоянию оказать действенную помощь в обороне города, а также наиболее опытные производственные и научные кадры, которые так нужны были в тылу. В отдельные дни на эвакуопункт в Борисову Гриву прибывало значительно больше людей, чем предусматривалось планом. Приходилось брать их на суда сверх всяких норм. На каждый тендер вместо 25 человек принимали 50. Усаживали вплотную друг к другу. И все же заботились, чтобы разместить поудобнее. Моряки понимали, что перед ними измученные блокадой люди, слабые, истощенные, перенесшие большое горе: ведь почти в каждой ленинградской семье кто-то погиб от голода, от вражеских снарядов или бомб. При посадке следили за тем, чтобы не разлучать семьи, чтобы все отправлялись вместе на одном корабле.

Тепло и трогательно принимали моряки детей. Их на руках вносили на корабли. Если была волна, ребят укрывали бушлатами от брызг.

Помню, во время посадки упал с причала мальчуган лет пяти. Услышав всплеск, краснофлотец И. Я. Иванов, не раздумывая, прыгнул в воду, хотя был сильный прижимной ветер и его легко могло раздавить бортом корабля. Через секунду он выплыл, прижимая к груди спасенного малыша. Десятки матросских рук уперлись в причал, удерживая корабль на безопасном расстоянии, пока матроса с мальчиком не подняли на палубу.

Офицер отряда тендеров, впоследствии ставший поэтом, Сергей Порфирьевич Панюшкин писал в те дни:

Я на руки взял малыша,
И у меня упало сердце:
В чем только держится душа!
— Там, дяденька, дадут нам хлеба?..
(Я — дяденька, мне двадцать лет.)
Я малолетка в трюм устроил.
— Дадут, терпи, солдат! — ответ
Я отрубил, как перед строем.

Наиболее тяжелые дни были, когда на озере разыгрывалась волна, качка изматывала ослабевших пассажиров. К тому же низкая мореходность многих судов не всегда позволяла выпускать их в плавание. Тогда на эвакуационном пункте скапливалось большое количество людей. Причем очень трудно было объяснить им причину задержки. Когда дул ветер с запада, люди видели относительно спокойную воду у берега, прикрытого возвышенностью и лесом, и не верили, что в открытом озере шторм.

Не легче было и в ясные дни, когда вражеские самолеты гонялись на бреющем полете за судами, бомбя и обстреливая их из пулеметов. А ведь каждый тендер не прикроешь с воздуха. К счастью, за всю навигацию не было случаев прямого попадания бомб в суда с пассажирами. А от осколков потери были незначительными.

Перевозка пассажиров ускорилась, когда вступила в строй Каботажная гавань, специально предназначенная для этой цели. Сюда могли подходить и глубокоосидающие транспорты и пароходы. Каботажную гавань мы надежно прикрывали с воздуха. Но она находилась в пределах дальности огня вражеской артиллерии. Фашисты то и дело открывали огонь по пристани, заполненной людьми. Приходилось включать в дело наш 302-й отдельный артиллерийский дивизион. Как только начинала стрелять вражеская батарея, на нее обрушивался огонь дивизиона и вынуждал ее немедленно замолкать.

Важная роль в перевозке эвакуированных возлагалась на наши тендеры, курсировавшие между Осиновцом и Кобоной. Командовал отрядом тендеров капитан 1 ранга Федор Леонтьевич Юрковский, боевой офицер, возглавлявший до этого отряд балтийских ледоколов, которые под вражеским огнем выводили в боевые походы корабли из Ленинграда и Кронштадта. Военкомом отряда был Андрей Владимирович Нечиталенко, начальником штаба — Иван Григорьевич Григорьев, тоже бесстрашные и энергичные люди. Они успешно справлялись со своим беспокойным «хозяйством», состоявшим более чем из сотни малых кораблей. Между экипажами тендеров развернулось соревнование за увеличение количества рейсов в сутки, за безаварийность плавания и перевыполнение планов перевозок. Старшины мотоботов А. Я. Рыбаков, А. Ф. Терентьев, А. Ф. Воробьев, П. В. Мохов, А. А. Набиричкин первыми стали совершать три рейса в сутки (конечно, если позволяла погода). Мотористы А. С. Гончаренко, А. И. Гребешков, А. А. Васильев, А.

В. Попов, Н. П. Чернов добились безотказной работы двигателей.

По почину старшин Н. Я. Миронова, А. Я. Рыбакова, М. А. Куликова моряки развернули борьбу не только за количество рейсов, но и за то, чтобы каждый раз брать больше грузов и пассажиров.

Прекрасно изучили трассу и уверенно водили суда в темноте и тумане рулевые Н. Е. Бугаев, Б. Г. Германов, И. И. Горохов, К. И. Захаров, В. М. Матвеев, А. С. Новиков, Г. М. Синеев, Н. А. Шустов и многие другие.

Большое внимание уделяли отряду тендеров работники политотдела и сам военком флотилии бригадный комиссар Леонид Васильевич Серебрянников, сменивший Федора Тимофеевича Кадушкина. Леонид Васильевич, подтянутый, аккуратный, требовательный, казался иногда вспыльчивым, от него крепко доставалось нерадивым, но люди любили его за справедливость и умение всегда помочь дельным советом.

Часто на тендерах бывал заместитель начальника политуправления КБФ бригадный комиссар Василий Васильевич Корякин. Спокойный в любой обстановке, он всегда умел найти для моряков нужное слово, подбодрить, воодушевить. Корякин пользовался большим авторитетом на флотилии, его почти все знали. Бывало, приедет в Осиновец и звонит мне:

— Виктор Сергеевич, я пошел в народ, а с тобой мы и после увидимся.

Каждая встреча с ним обогащала: с заражающим оптимизмом рассказывал, где и что видел, с какими замечательными людьми имел дело, советовал, что нужно учесть и поправить, ссылаясь на опыт других соединений флота.

Маленькие маневренные тендеры плавали без охранения, если не считать самолетов, барражировавших над трассой, и кораблей дозора.

На некоторых тендерах мы установили крупнокалиберный пулемет ДШК, но на многих единственной защитой от вражеских самолетов оставалось личное оружие моряков — винтовки. Безопасность корабля, пассажиров и грузов всецело зависела от мужества и мастерства моряков, от умения старшины вовремя уклониться от ударов врага.

Тендеры без передышки сновали между западным и восточным берегами. Команды их стремились к одному: поменьше стоять в порту. Как-то, когда я был в Осиновце, заштормило. Малым судам был дан запрет на выход. И вдруг вижу — на рейде показался тендер. Когда он ошвартовался у пирса, я спросил старшину А. Я. Рыбакова, почему он нарушил запрет.

— А до нас он не дошел, — ответил он, отводя глаза. — К тому же погоды мы не боимся. Куда страшнее простаивать с грузом у пирса, ждать, когда бомбу на тебя сбросят. Да и не выполним взятые на себя обязательства...

Я сурово отчитал Рыбакова, а в душе восхищался им и его людьми.

— Сколько рейсов сегодня сделали?

— Три, — ответил старшина. — Если выпустят, и четвертый одолеем!

Служба на тендерах была несладкой. Люди работали сутками, отдыхая урывками лишь во время стоянки, да и то по очереди — в погрузке они тоже участвовали. В озере их постоянно поджидала опасность. На переходе в Кобону вражеский самолет атаковал тендер старшины Н. Я. Миронова. Старшина получил тяжелое ранение, но штурвала не бросил и довел судно до причала. После госпиталя ему предложили комиссоваться или хотя бы поехать в отпуск долечиться. Миронов категорически отказался и всеми правдами и неправдами вернулся на свой тендер.

Внезапным штормом застигло в озере тендер, на котором находились женщины и дети. Двигатель залило водой, и он заглох. Ветром и течением судно несло к Шлиссельбургу. Враг открыл огонь по беззащитному суденышку. Моряки отдали якорь, укрыли пассажиров в трюме. У борта, обращенного к противнику, сложили мешки и чемоданы, чтоб хотя бы ими защитить людей от пуль и осколков. На спасение тендера мы направили два малых охотника под командованием старших лейтенантов И. И. Воронина и Н. П. Епихина. Малые глубины не позволили им подойти к тендеру. Послали разъездной катер типа «ЗИС» с малой осадкой. Он под огнем подошел к тендеру, завел буксирный конец и передал его на охотник. Оттащив тендер за пределы дальности вражеского огня, моряки с МО приняли людей на борт, разместили в своих маленьких кубриках, обогрели и накормили. Все 46 пассажиров были спасены.

На пути в Кобону тендер комсомольца Владимира Малофеевского атаковали четыре «мессершмитта». Экипаж тендера отстреливался из винтовок. Старшина непрерывно маневрировал, пытаясь отвернуть от ударов. Все члены экипажа были ранены. Несколько ранений получил и старшина. Как только «мессершмитты» улетели, он, собрав последние силы, спустился в трюм, заделал пробоины в борту, оказал помощь товарищам. И упал без сознания. Моряки все-таки привели тендер в Кобону. В госпитале Владимир Иванович Малофеевский умер — раны оказались смертельными.

Геройски вел себя в другом рейсе командир группы тендеров младший лейтенант Василий Семенович Макаров. Будучи раненым, он ободрял товарищей, помогал старшине маневрировать под вражеским огнем.

Моряки тендеров любили своих командиров и комиссаров, которые сами постоянно выходили в рейсы, обучали своих подчиненных, увлекали их своей самоотверженностью. Среди таких офицеров были командиры и военкомы групп тендеров и мотоботов В. П. Степаненко, А. В. Воскобойников, П. Ф. Мазепин, А. Ф. Маркелов, В. И. Быков, П. Н. Вяткин, П. М. Соболев, Б. М. Белков, Г. Г. Виноградский, А. Н. Петунии, Ф. М. Орлов, Н. Т. Шульга, Т. И. Ведняков, А. В. Сбитнев — всех и не перечислишь.

* * *

Задачу по эвакуации населения решали и наши транспорты. Только за июнь транспорт «Вилсанди» под командованием капитана 2 ранга Михаила Осиповича Котельникова перевез из Осиновца 26 тысяч ребят из ленинградских детских учреждений. Штурман отряда транспортов Б. А. Вайнер вспоминает:

«Чтобы ускорить погрузку, пока не налетели вражеские бомбардировщики, все свободные от вахт офицеры и матросы переносили ребятишек на руках. Каждый раз принимали их более тысячи. Самых маленьких просто клали поперек банок (скамеек) вплотную друг к другу, детей постарше усаживали плотными рядами на полу кают и всех верхних помещений. Во время перехода ребят обязательно кормили, укрывали чем только могли — одеялами, шинелями, бушлатами, полушубками».

О настроении моряков в этих ответственных рейсах писал наш поэт командир шхуны капитан-лейтенант А. А. Матавкин:

Налетит по дороге бандит,
Застрочит, бомбы сбросит... Лечь?
Жизнь пустяк, кто о ней говорит...
Мне бы только их сберечь!

Часто валит усталость с ног,
Голова горит, словно печь,
Хорошо бы прилечь чуток...
Нет, обязан я их сберечь!

Путь не долг — рукой подать.
Может, можно чем пренебречь?
Нет, не мне облегченья искать,
Мне бы только их сберечь!

У всех ладожцев мужество сочеталось с человечностью, с чувством долга перед народом. Ведь они везли на восточный берег самое дорогое — будущее страны, ее детей.

Гитлеровское командование прекрасно знало, что на восток через Ладогу мы переправляем главным образом гражданское население. Но с присущей фашистам жестокостью немецкая авиация особенно рьяно охотилась за этими судами. Позже нам попал документ немецкого генерального штаба: «Фюрер приказал всеми средствами, особенно воздушными налетами на Ладожский район судоходства, подавлять эвакуацию из Ленинграда, чтобы не дать противнику возможности вывозом гражданского населения достичь улучшения продовольственного положения и тем самым увеличить обороноспособность Ленинграда».

Сколько раз уже враг пытался перервать ладожскую Дорогу жизни. Не получилось! Не получится и сейчас. Неистовствует фашистская авиация. Воздушные бои, грохот зениток почти не стихают. А корабли и суда все идут и идут. Никому не сломить героизма наших людей!

Исполнявший обязанности начальника штаба отряда транспортов Владимир Семенович Лупач доложил мне об очередном рейсе транспорта «Ханси». На переходе из Осиновца в Кобону судно атаковала группа вражеских бомбардировщиков. Моряки отбивались от них огнем единственной сорокапятки и двух «максимов». Командир транспорта старший лейтенант Глеб Петрович Коркин умелым маневрированием уклонился от прямого попадания бомб. Но четыре 250-килограммовые бомбы разорвались вблизи судна. Почти вся верхняя команда была поражена осколками. Погибли командир транспорта, его помощник старший лейтенант А. Н. Спорышев, получил тяжелое ранение комиссар техник-интендант 2 ранга И. М. Богданов. Но уцелевшие моряки продолжали вести бой. Рулевой старшина 2-й статьи А. В. Седов с залитым кровью лицом стоял у штурвала и подавал команды машинистам. Он довел судно в Кобону, руководил швартовкой. Транспорт потерял семь человек убитыми и многих ранеными. Но две сотни ленинградских детей без единой царапины были доставлены на восточный берег озера.

Несколько слов о военкоме судна Иване Михайловиче

Богданове. Человек большой души, решительный и смелый, он в бою был на ходовом мостике, подавая пример самоотверженности и стойкости. После ранения Богданов долго лечился, его признали непригодным к военной службе. Но он упрямился военного комиссара флотилии Л. В. Серебрянникова, чтобы его оставили на Ладого, пусть на берегу. Богданов стал работать у нас в политотделе. По-прежнему Иван Михайлович был полон жизни и энергии. Однажды он один на шлюпке отправился на отдаленную зенитную батарею, чтобы вручить партийные билеты молодым коммунистам. В это время в воздухе появился вражеский самолет. Сделав несколько заходов над одинокой шлюпкой, фашист прошил ее пулеметными очередями. Так мы потеряли чудесного человека, одного из лучших наших политработников.

А транспорт «Ханси» неумоимо бороздил воды озера под бомбами и снарядами. Вскоре он снова выдержал тяжелый бой с пятью «юнкерсами», напавшими на него на середине малой трассы, вне досягаемости наших береговых зенитных батарей. Снова до последней возможности били по врагу артиллеристы и пулеметчики, сбивая самолеты с боевого курса, и снова бомбы рвались поблизости и осколки пробивали борт и надстройки. Транспорт опять понес тяжелые потери. В том числе мы лишились нового командира корабля старшего лейтенанта Ивана Сильвестровича Михайловского. В командование вступил его помощник лейтенант Алексей Николаевич Суханов, получивший несколько ранений. Он привел транспорт в Кобону.

Редкий день у нас обходился без потерь. В Осиновце нам на каждом из шести причалов пришлось развернуть фельдшерские пункты, которые принимали раненых с прибывших кораблей, немедленно оказывали им первую помощь и эвакуировали в госпиталь. Медико-санитарное отделение Осиновецкой военноморской базы возглавлял военврач 2 ранга Л. М. Заборский — хороший организатор. Ему и его подчиненным всегда было много работы.

В конце июля для нас выдался, пожалуй, самый тяжелый день. В бухте Новая при выгрузке боеприпасов произошел взрыв. Мы сразу потеряли девять тендеров и три мотобота, снесло настил причала и все расположенные поблизости строения. Было много раненых и убитых. Первыми к месту взрыва прибежали наши медики. Они не думали о том, что на пирсе все горит, что в любой момент могут произойти новые взрывы. Медики оказывали помощь раненым, тушили пожар. Вслед за ними прибыли офицеры и матросы аварийно-спасательной группы, подразделений базы, бойцы рабочего батальона. Прежде всего

стали оттаскивать ящики с боеприпасами и пакеты с взрывчаткой подальше от пламени. Среди завалов и горящих строений провели санитарные машины водители В. И. Бурдасов, М. И. Рябьянец и И. Н. Корнюхин. Погрузив раненых, они отвезли их в Ириновский госпиталь.

Л. М. Заборский припомнил такой эпизод. К разрушенному пирсу буксир подвел горящий тендер. С буксира кричали, что тендер не только горит, но и тонет. Раздумывать было некогда, медики прыгнули на палубу. От жары нечем было дышать. Сбрасывали горящие ящики за борт, остальные подавали на причал. Когда пришла помощь, занялись ранеными и обожженными.

— Управились с ними быстро. Но одного из раненых оторванный кусок борта накрыл, как одеялом. Извлечь его можно было только отогнув стальной лист. За него уцепились несколько человек — чуть-чуть подался. К счастью, ноги пострадавшего были открыты. Тянули изо всех сил. Знали, что причиняем человеку страшные мучения, но другого выхода нет — тендер все больше наполняется водой. Все-таки успели спасти матроса.

Успешно преодолевать тяжелые испытания ладожцам помогала всесторонняя и непрерывная партийно-политическая работа, которую вели политорганы, партийные и комсомольские организации.

В составе флотилии было очень много малых судов с малочисленными экипажами. Командовали тендерами, мотоботами старшины, а то и краснофлотцы. Важно было у каждого из них развить чувство личной ответственности за корабль, за успех каждого рейса, за воспитание подчиненных. Суда почти все время находились в плавании. Сотрудники политотделов флотилии и баз, политработники соединений и подразделений тоже редко бывали на берегу. Они постоянно находились на кораблях, беседуя с матросами, изучая и распространяя передовой опыт.

Хотя партийные и комсомольские собрания в таких условиях созвать было трудно, все же они проводились систематически. Протекали собрания по-деловому, на них решались актуальные и конкретные вопросы, связанные прежде всего с перевозками грузов.

На соединениях, кораблях и в частях были созданы агитколлективы из коммунистов и комсомольцев. Агитаторы разъясняли морякам обстановку на фронтах, рассказывали о положении в Ленинграде, читали сообщения Совинформбюро, увязывая все это с задачами флотилии, корабля. Они беседовали на боевых постах, в кубриках, на палубах, на пирсе. Их не

смушало, что слушателей подчас было всего двое или трое. Широко практиковались индивидуальные беседы, и, как мы убедились, это был действенный метод агитации в таких условиях. В бою агитаторы действовали личным примером. Все они были отважными и мужественными бойцами.

Исключительное значение приобрела печатная пропаганда. Наша флотильская газета «За Родину» поступала на каждый корабль, в каждое подразделение. Страницы ее были заполнены материалами о героях сегодняшнего дня — об экипажах, перевыполняющих план перевозок, о матросах и старшинах, отлично овладевших специальностью и обеспечивающих бесперебойную работу техники, о зенитчиках, надежно прикрывающих корабли с воздуха. Коллективом редакции руководил талантливый журналист капитан П. В. Бочкарев, умевший сделать газету интересной и злободневной. Работники редакции участвовали в издании многочисленных листовок и плакатов.

Большой популярностью на флотилии пользовался агиткатер. Здесь была хорошо оформлена наглядная агитация, пропагандировавшая не только традиции, но и нынешние героические дела моряков флотилии. На катере имелся свой агитколлектив, члены которого выступали с лекциями и беседами на кораблях, батареях, на отдаленных постах наблюдения и связи. Снабдили мы агиткатер и кинопередвижкой. Моряки могли посмотреть последнюю кинохронику, кинофильмы. Впрочем, катер обслуживал не только моряков и речников, но и армейские части, дислоцированные вдоль рек и каналов.

* * *

С каждым месяцем темп перевозок нарастал. Большую роль сыграли баржи-паромы, переоборудованные из нескольких железных барж. На их палубах проложили рельсы, куда прямо с пирса заходили паровозы и груженные железнодорожные вагоны. В порту назначения вагоны выкатывались на железнодорожную ветку, а на паром загружались новые вагоны. Это делало ненужной перевалку грузов с железной дороги на суда и обратно. За навигацию паромы совершили более 400 рейсов, переправляя каждый раз в среднем десять вагонов.

Начальник Осиновецкого порта А. Я. Макарьев предложил и осуществил смелое новшество — переправлять через озеро железнодорожные цистерны на буксире пароходов. С этой целью в бухте Гольсмана и в Кобоне были сооружены специальные слипы

с рельсами, уходящими в воду. Цистерны по ним спускались в озеро, сцеплялись по 8–9 штук, и буксир тянул их на противоположный берег. Запас плавучести позволял порожним цистернам хорошо держаться на воде. Таким способом мы перебросили через Ладогу десятки цистерн, в которых тогда очень нуждался наш железнодорожный транспорт. О том, какое значение придавалось паромной переправе и переброске по воде железнодорожных цистерн, можно судить хотя бы по тому, что за этими необычными рейсами внимательно следил А. А. Жданов.

Военный совет Ленинградского фронта дополнительно к плану перевозок обязал нас отбуксировать для Ленинграда 200 тысяч кубометров леса, поступавшего в устья рек Паша, Сясь и Свирь. Дело это было очень трудное. Сначала бревна буксировали в плотях, Но в штормы нередко плоты разбивало. Пришлось лес перевозить в баржах. И только когда в строй вступил Кобонский канал, соединивший Шлиссельбургскую губу с Новолadoжским каналом, плоты стали выводиться по нему на малую трассу, что позволило нам не только выполнить, но и перевыполнить задание.

В бухте Морье был организован специальный приемный пункт. В любое время суток, независимо от состояния погоды, как только поступал лес, его немедленно выгружали на берег. Это делали ленинградцы, в большинстве своем женщины. Они же работали и на разгрузке барж с углем. Здесь были представители ленинградских заводов и фабрик, студентки, служащие, домашние хозяйки. Работали они с величайшим энтузиазмом. А на восточном берегу озера и по берегам рек Паша, Свирь, Сясь столь же самоотверженно трудились на заготовке и погрузке леса девушки и женщины окрестных сел и поселков.

С особым чувством ладожцы перевозили через озеро подарки ленинградцам, а они поступали со всех концов страны. Союзные республики и некоторые области посылали их целыми эшелонами. В качестве подарков присылали и живой скот: лошадей, коров, овец. Ох, и беспокойный был это груз! Всего за навигацию мы переправили более 16 тысяч голов скота.

Партия и правительство настойчиво добивались улучшения снабжения Ленинграда всем необходимым. Еще весной было принято решение о прокладке по дну Ладожского озера трубопровода, энергетических кабелей и новых кабелей связи.

Проектированием и прокладкой трубопровода занималась специальная организация — Особое строительство № 6 Наркомстроя (ОС-6). Трубы, как и предусматривалось решением, были поставлены Ижорским заводом. Непосредственно к прокладке трубопровода по дну озера приступили 21 мая, и все

работы были закончены 16 июня. Флотилия не могла находиться в стороне от этого важного дела. Еще весной, когда озеро было сковано льдом, наши гидрографы во главе со старшим лейтенантом В. И. Дмитриевым и подразделения аварийно-спасательной службы флота и флотилии произвели промер глубин и обследовали грунт в полосе будущей трассы трубопровода. Они прорубили во льду более 1500 лунок и составили схему рельефа дна.

Трубопровод должен был начинаться от мыса Карбджи на восточном берегу озера, куда подводилась железнодорожная ветка. Здесь устанавливались насосно-перекачивающая станция и металлические емкости — хранилища топлива. На западном берегу трубопровод выходил в районе поселка Кокорево и далее тянулся к железнодорожной станции Борисова Грива, где уже сооружались склад горючего и наливная эстакада, рассчитанная на одновременную загрузку 10 железнодорожных цистерн и до 20 автомашин.

В тяжелых условиях блокады героические рабочие Ижорского завода прокатали трубы диаметром 101 миллиметр. Для нынешних наших масштабов сечение очень малое. Но тогда и такие трубы были спасением.

Прокладывать трубы по дну озера оказалось непросто. Рельеф дна неровный, глубины в районе трассы доходили до 12 метров. Труднее всего было на мелководье, куда не могли заходить суда, участвовавшие в работах. Выручали тракторы-тягачи. Прежде чем укладывать трубу, надо было подготовить для нее ложе — канаву с ровным дном. Водолазы убирали валуны, наиболее крупные из них подрывали. Если своевременно не уложить трубы, готовое ложе через несколько дней заносило песком и камнями, и все приходилось делать заново. В этом отношении особенно каверзной оказалась центральная часть Шлиссельбургской губы, где всегда наблюдается сильное течение.

Трубы на берегу сваривались в плети длиной от 200 до 2000 метров. По спусковым дорожкам с роликами плети с помощью буксира стягивались в озеро. Поддерживаемые понтонами и бревнами, они на плаву сращивались и после укладывались на дно. Эта работа была по плечу только высококвалифицированным водолазам, имеющим ко всему прочему опыт сварки под водой, и опытным такелажникам. Такие специалисты нашлись среди моряков. Непосредственное руководство подводно-техническими работами при укладке и сварке трубопровода осуществляли инженеры аварийно-спасательной службы Краснознаменного Балтийского флота инженер-подполковники В. К. Карпов и В. А. Михайлов. Инженер М. Г. Коралюк возглавил бригаду

такелажников. Водолазами руководил старшина Л. Г. Молчанов, наш старейший водолаз, проработавший по этой специальности 34 года и имевший на счету 2000 часов пребывания под водой. У него были достойные помощники водолазы В. В. Гайдамак, Н. П. Паскевич и такелажники краснофлотцы Н. Н. Площаков и И. И. Сазонов.

Более тысячи человек — военных и гражданских — трудились на прокладке трубопровода. Работали под бомбежками и артобстрелом. Противник так и не смог узнать, чем занимаются люди на озере, но на всякий случай ожесточенно бомбил и суда и строительные площадки на берегу.

По плану трубопровод должен был вступить в строй 20 июня. Но уже 18 июня по трубопроводу протяженностью 30 километров на западный берег потек бензин. Под давлением 14 атмосфер перекачивалось 350 тонн топлива в сутки (вскоре эксплуатационники довели это количество до 430–435 тонн). Трубопровод, проложенный по дну Ладожского озера, в течение двух лет снабжал горючим город, войска и флот. Теперь подача бензина не зависела от погоды, от наличия наливных судов (которых у нас было мало) и от воздействия противника. Нефтебаржи стали перевозить только мазут. Раньше нам то и дело приходилось промывать их, чтобы загрузить другим видом топлива. Теперь эти длительные простои прекратились.

За строительством трубопровода пристально следил уполномоченный ГКО Алексей Николаевич Косыгин. Он лично контролировал ход работ, помогал строителям обеспечением необходимого оборудования и материалов, причем многие из этих грузов доставлялись самолетами из глубины страны.

В обеспечении Ленинграда основным жидким топливом — мазутом большую роль сыграли построенные по предложению начальника тыла флота генерал-майора береговой службы Митрофана Ивановича Москаленко емкости на обоих берегах озера. Раньше нам приходилось загружать нефтеналивные суда в Гостинополье, прямо из железнодорожных цистерн, а в Осиновце и Морье мазут из барж перекачивать тоже в железнодорожные цистерны, подаваемые к причалам. Нередко цистерны задерживались, и это вызывало простои судов. С другой стороны, и цистерны подолгу простаивали под загрузкой или выгрузкой или в ожидании подхода барж, который во многом зависел от погоды и воздействия противника. Создание запасов топлива на обоих берегах озера позволило сократить простои. В районе мыса Морье вырыли две ямы общей емкостью 4500 тонн, в районе Кобоны — три ямы на 3000 тонн. Для уплотнения дно их обмазывали глиняным раствором и утрамбовывали. Мазут из

нефтеналивной баржи перекачивали в яму, и баржа снова отправлялась в рейс, не дожидаясь прибытия цистерн. Из ямы мазут насосами подавался на эстакаду, к которой сразу подходило двадцать вагонов. Хранилища мазута, к сожалению, не удалось скрыть от вражеской воздушной разведки. Противник неоднократно бомбил их, но наши зенитчики и авиация были начеку, успешно отбивали атаки, и случаи прямого попадания были крайне редки.

Ответственность за доставку жидкого топлива в Ленинград нес тыл Краснознаменного Балтийского флота. Руководство этим делом осуществлял заместитель начальника тыла флота по перевозкам полковник Михаил Арсентьевич Яковлев. Это был человек опытный, энергичный и решительный. Координируя действия многих организаций, он редко обращался за помощью к высшим инстанциям, решая все самостоятельно и быстро. Не случайно местом своего пребывания он выбрал Кобону, поближе к центральной диспетчерской, к управлению перевозок фронта и пунктам приема и перекачки топлива.

Одновременно со строительством трубопровода прокладывались по дну озера кабели. Их изготовил в условиях тяжелой блокадной зимы завод «Севкабель». К началу навигации катушки с кабелями доставили на берег озера.

Много энергии и труда в прокладку второго многожильного дублирующего кабеля связи вложили моряки Краснознаменного Балтийского флота и Ладожской флотилии — гидрографы, водолазы, а также бойцы и командиры 162-й отдельной роты управления связи фронта во главе с командиром роты Н. Н. Зайцевым. Направлял и координировал эту работу начальник управления связи фронта полковник Н. Н. Гладышев.

Реконструкцией воздушных линий на обоих берегах — сооружением береговых усилительных пунктов, установкой телефонно-телеграфной и высокочастотной аппаратуры занимались части связи Ленинградского фронта и подразделения связи Наркомата связи СССР. Прокладкой кабеля по дну озера, как и в 1941 году, руководил начальник одного из военноморских научно-исследовательских институтов инженер-майор Павел Александрович Анисимов. Общая ответственность за все работы лежала на начальнике связи Ленинградского фронта генерал-майоре И. Н. Ковалеве.

Дублирующий подводный кабель окончательно разрешил задачу обеспечения надежной и устойчивой телефонно-телеграфной связью Ленинграда, Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота со всей страной.

Помню, во время моего очередного доклада А. А. Жданову

ему позвонили из Владивостока, где, как и во всей стране, интересовались обстановкой в Ленинграде и на Ленинградском фронте.

Переговорив с дальневосточниками, Андрей Александрович сказал мне:

— Отлично работает новый кабель!

Сложной задачей была прокладка по дну озера пяти силовых кабелей, по которым должна была подаваться в Ленинград энергия от восстановленной Волховской ГЭС. Важно было опустить кабель на дно озера без перегибов и обеспечить при этом полную герметичность соединений. Поэтому работы производились только в штилевую погоду, а она у нас была редкостью. Кабель предварительно укладывался в металлическую баржу. Дело это оказалось нелегким и кропотливым: ведь надо было уместить в трюме более 20 километров тяжелого кабеля, не допуская ни малейшего перегиба, излома. В озере тендеры на ходу с помощью наскоро установленных стрел и лебедок принимали кабель с баржи и осторожно опускали его в воду. Через каждые 350 метров корабли останавливались, концы соединялись специальными муфтами весом 220 килограммов каждая. Из-за отсутствия технических приспособлений все работы производились вручную. Насколько мне известно, прокладка энергокабеля со свинцовой оболочкой через такую широкую водную преграду у нас в стране производилась впервые. В работах по прокладке силовых линий участвовал большой коллектив (более 1500 человек). На берегу и на озере трудились речники пароходства, моряки флотилии.

Большая ответственность лежала на начальнике аварийно-спасательной службы флота инженер-капитане 1 ранга Михаиле Николаевиче Чарнецком, моем давнем друге. Мы с ним начинали службу в 1930 году на торпедных катерах. И вот на берегах Ладоги мы вновь стали часто встречаться. Не раз Михаил Николаевич сетовал на трудности, на жесткость сроков, но через несколько дней я видел его сияющим. Значит, очередное задание успешно выполнено.

Враг не оставлял нас в покое. Моряки и рабочие несли потери от бомб и обстрелов. При очередной бомбежке разбило деревянную баржу, специально переоборудованную для прокладки кабеля. Быстро оборудовали другую, но и она попала под удар. Убило пулеметчика, водолаза, нескольких рабочих «Ленэнерго», ранило командира отряда подводно-технических работ инженер-подполковника В. А. Михайлова. На борту тральщика «ТЩ-81» получил смертельное ранение начальник гидрографического участка военно-морской базы Осиновец

капитан-лейтенант Петр Тимофеевич Ивановский, был ранен гидрограф старший лейтенант А. Б. Намгаладзе. Убитого пулеметчика сменил дважды раненный минер тральщика И. М. Никитин, он вел огонь по самолетам врага, пока не упал без сознания. Баржа получила много пробоин. Но люди, находившиеся на ней, передав убитых и раненых на подошедший к борту катер, общими усилиями устранили течь, откачали воду и продолжали работу. Многие раненые, в том числе и Михайлов, остались на посту. Гидрографические работы завершили старший лейтенант Е. А. Косолапов и младший воентехник Е. Ф. Лабецкий.

Постоянное внимание прокладке кабелей уделял Андрей Александрович Жданов. Он часто приезжал в Осиновец, заслушивал доклады о ходе работ и принимал на месте конкретные решения. В районе строительства на западном берегу озера побывали члены Военного совета фронта А. А. Кузнецов, П. С. Попков, Н. В. Соловьев, командующий Краснознаменным Балтийским флотом В. Ф. Трибуц, члены Военного совета флота Н. К. Смирнов, А. Д. Вербицкий, начальник тыла флота М. И. Москаленко. Они принимали самое живое участие в работах, стремились всемерно ускорить их ход, контролировали поступление материалов и оборудования, заботились о быте и питании рабочих.

Все работы были произведены в невиданно короткий срок — за пятьдесят суток.

Так город получил электроэнергию. По его улицам вновь двинулись трамваи, в квартирах загорелся свет. Дополнительная энергия пошла на предприятия. Это была большая победа. Радости ленинградцев не было предела. На заботу партии и правительства они ответили конкретными делами, во много раз увеличив производство танков, орудий, пулеметов, автоматов. В 1942 году ленинградцы изготовили более 8 миллионов артиллерийских снарядов, мин и бомб. Часть боеприпасов, выпущенных в блокированном городе, теперь шла и за пределы Ленинградского фронта.

Это прибавило нам хлопот, но мы только радовались возрастающему потоку грузов из Ленинграда. Город Ленина вопреки вражеской блокаде набирал силы.

Все одолеем!

А положение на фронте снова складывалось не в нашу пользу. Пал героический Севастополь, враг наступал на Дону, на Северном Кавказе. Тяжело было читать об этом в сводках Совинформбюро. Но советские люди не падали духом. Партия убеждала: неудачи временные, придет и на нашу улицу праздник! Этой надежной, непоколебимой верой в победу жил весь народ. Политработники, партийные и комсомольские активисты флотилии укрепляли эту веру в морях, звали их к новым подвигам.

В то время нам приходилось заниматься не только перевозками и обеспечением прокладки подводных кабелей, но и с большим напряжением защищать от противника наши водные коммуникации. Враг, убедившись, что одними воздушными налетами снабжение Ленинграда не прервать, наращивал свои военно-морские силы на озере.

Первый сигнал об этом поступил от заместителя Председателя Совета Народных Комиссаров СССР Анастаса Ивановича Микояна. Андрей Александрович Жданов сказал мне:

— Товарищ Микоян предупредил: из Италии на Ладогу перебрасываются торпедные катера. Будьте настороже.

Вскоре мне позвонил командующий флотом В. Ф. Трибуц. Он сообщил данные Главного штаба ВМФ и разведывательного отдела флота — на Ладожское озеро перебрасываются не только итальянские торпедные катера, но и немецкие десантные суда из Брюсселя — и потребовал усилить разведку.

Вскоре мы установили, что в район Лахденпохья прибыло четыре малых минных заградителя водоизмещением 16 тонн, скорость хода их — 26 узлов. Они могут принять на борт четыре мины, вооружены пулеметами. Вслед за ними на озеро сухопутным путем стали поступать из портов Западной Европы самоходные десантные баржи-паромы «Зибель», названные по имени их конструктора полковника Зибеля. Раньше эти суда входили в «отряд вторжения», предназначенный для высадки на Британские острова. Теперь они перебрасывались для действий против советских войск.

Самоходные десантные баржи, или паромы, как их называли немцы, представляли собой два спаренных понтона, соединенных помостом, на котором стояла бронированная надстройка — командирская рубка. Каждый понтон состоял из девяти отдельных взаимозаменяемых секций, легко перевозимых по железной дороге. Секции были доставлены к берегу озера, где их

соединили между собой болтами и спустили на воду. Длина десантной баржи до 30 метров, осадка около метра, скорость 8–10 узлов. Делились они на тяжелые, легкие и транспортные. Из трех транспортных, доставленных на Ладожское озеро, две были оборудованы под мастерские. Тяжелая самоходная десантная баржа имела на вооружении три 88-миллиметровых орудия и два счетверенных 20-миллиметровых автомата. Легкая самоходная десантная баржа была вооружена 37-миллиметровым зенитным орудием, двумя счетверенными и двумя одноствольными 20-миллиметровыми автоматами. В командирской рубке находился дальномер и располагался пост управления огнем. Это были достаточно мощные корабли, но они обладали слабыми мореходными качествами, и выходить в озеро им разрешалось при силе ветра не более 5 баллов. По нашей оценке, каждая баржа могла принимать до двухсот десантников.

Из Италии направили на Ладогу четыре торпедных катера «MAS» новейшей постройки, имевших водоизмещение 20 тонн, мощность главного (авиационного) двигателя 2000 лошадиных сил, скорость 47 узлов, радиус действия 300 миль. Катера имели на вооружении два торпедных аппарата, спаренный автомат и могли принимать на борт несколько мин.

Доставленные сухопутным путем по шоссейным дорогам в порт Штеттин, катера были перегружены на транспорты и переброшены в Хельсинки, далее переведены на буксире по Финским шхерам, Сайменскому каналу и по системе озер — на Ладожское озеро.

Наращивая силы на озере, маннергеймовская Финляндия прислала на Ладогу многочисленные разъездные катера, несколько небольших транспортов и торпедный катер.

По некоторым данным, на озеро была переброшена финская подводная лодка, но нами она не была обнаружена.

Так в 1942 году на Ладожском озере создавалась объединенная немецко-итало-финская флотилия. Организационно озерные силы противника были разделены на две части: «морскую группу» и «восточную оперативную группу». Формально обе возглавлял финский полковник артиллерии Е. И. Иорвинен, подчиненный командующему германским 1-м воздушным флотом генерал-полковнику Келлеру, на которого возлагались не только боевые действия в воздухе, но и комбинированные операции воздушных и военно-морских сил на Ладожском озере (кстати, экипажи десантных барж были укомплектованы личным составом войск противовоздушной обороны, входивших в военно-воздушные силы Германии). Фактически же использованием сил на озере руководил прибывший со своими десантными баржами

полковник Зибель.

В «морскую группу» входили немецкие минные заградители под командованием капитана 3 ранга фон Рамма и четыре итальянских торпедных катера под командованием капитана 3 ранга Бианчини. «Восточная оперативная группа» насчитывала тридцать самоходных барж и 2400 человек личного состава.

Для поддержки кораблей с воздуха выделялись авиационная группа специального назначения — двадцать истребителей, семь разведывательных самолетов и несколько транспортных самолетов Ю-5? с базированием на аэродромах Ладожского побережья.

Нашим авиационным разведчикам вскоре удалось установить пункты базирования вражеских кораблей. Они были рассредоточены в шхерах в районе Сортанлахти, Кексгольм, Кивисальми, Лахденпохья и Сортавала. Стоянки их тщательно маскировались, прикрывались с воздуха истребителями. Данные воздушной разведки дополнили и экипажи морских охотников, выходивших к побережью, занятому противником, для высадки разведывательных групп. Моряки-разведчики уточнили состав вражеских сил и средств. Добытые ими «языки» отчасти раскрыли намерения противника на озере, сводившиеся в основном к нападениям на наши коммуникации, минированию их, высадке десантов и уничтожению наших кораблей.

Ко мне явился на доклад флагманский маскировщик флотилии инженер-майор С. А. Гельберг. Оказывается, он вылетал на самолете Пе-2 к острову Валаам и бухте Лахденпохья. Показал мне фотоснимки.

— Мы с приглушенными моторами спланировали на бухту и засняли ее автоматической фотокамерой.

Это был огромный риск. Я спросил:

— Кто вам разрешил летать туда?

— Начальник штаба. Я убедил его, что маскировку сил противника можно изучить только на месте.

На фотоснимках отчетливо были видны передвигавшиеся по бухте десантные баржи с характерным двойным кильватерным следом.

Мне осталось только поблагодарить отважного офицера.

Все данные о силах и действиях противника собирал, анализировал и докладывал мне начальник разведывательного отделения штаба флотилии. Много помогал нам начальник разведывательного отдела флота.

Я поднял свой флаг на канонерской лодке «Селемджа». Вместе со мной вышли в море военком флотилии бригадный комиссар Леонид Васильевич Серебрянников и новый начальник

политотдела флотилии бригадный комиссар Петр Иванович Власов, сменивший Б. Т. Калачева. Петр Иванович до Ладоги был начальником политотдела военно-морской базы Ханко — героического Гангута. Мы с ним не раз встречались в первые дни войны. Политработник высокой культуры и прекрасный товарищ, он быстро завоевал всеобщий авторитет. Походный штаб возглавил командир 1-го дивизиона канонерских лодок капитан 2 ранга Н. Ю. Озаровский.

В ночь на 27 июля мы покинули бухту Морье. Отряд наш состоял из трех канонерских лодок, сторожевого корабля, пяти тральщиков, восьми МО и двух торпедных катеров. С аэродромов должны были взлететь бомбардировщики и истребители.

В два часа флагманский штурман флотилии капитан-лейтенант Юрий Петрович Ковель вывел канонерские лодки к ориентирам, установленным гидрографами на огневой позиции. Чуть стало рассветать, артиллеристы канонерских лодок во главе с флагманским артиллеристом флотилии Григорием Николаевичем Слиским с дистанции 70 кабельтовых (около 13 километров) открыли огонь по маневренной базе противника. В их задачу входило уничтожение плавсредств, подавление береговых батарей, разрушение причального фронта и береговых сооружений.

Из-за плохой погоды в воздух поднялись только пять бомбардировщиков ДБ-3, один из них сбросил бомбы на запасную цель — остров Коневец, один возвратился, а три бомбили Саунаниеми. Истребительная авиация не вылетала, и мы действовали без воздушного прикрытия и без самолетов-корректировщиков, поэтому огонь вели по площадям.

Береговые батареи врага не отвечали, возможно ожидая приближения наших кораблей к берегу, а возможно, потому, что нас прикрывал туман.

Бухту Саунаниеми мы обстреливали еще несколько раз; наносила по ней удары и бомбардировочная авиация.

Результаты нашего артиллерийского удара точно установить не удалось. Низкая облачность и туман не позволили произвести аэрофотосъемку. Но до выхода Финляндии из войны противник больше не пытался использовать бухту Саунаниеми для базирования сил своего флота.

* * *

Я с удовольствием привожу выдержку из доклада командира отряда итальянских торпедных катеров капитана 3 ранга

«В результате сильных и продолжительных ударов, которым подвергался данный район (особенно после обнаружения русскими трудно маскируемых паромов), у нас появились чувствительные потери. В качестве мест базирования были избраны бухточки в районе Какписальми».

15 августа канонерская лодка «Селемджа» (я продолжал держать на ней свой флаг) совместно с канонерской лодкой «Нора» в охранении трех сторожевых катеров («МО-199», «МО-209» и «МО-202») вышли из Осиновца для поиска кораблей противника вдоль западного берега озера. Около трех часов ночи на расстоянии 6–7 кабельтовых сигнальщики обнаружили неподвижный торпедный катер.

Командир «Селемджи» приказывает рулевому:

— Пятнадцать градусов право руля.

Корабль покатился вправо. Понимаю замысел капитан-лейтенанта — хочет захватить катер. Заполучить целеньким MAS, о котором мы знали тогда лишь понаслышке, — дело заманчивое. Но пока наша канонерская лодка медленно и тяжело разворачивалась, катер дал ход. Только теперь Гладких подал команду:

— Открыть огонь!

Артиллерист корабля старший лейтенант Я. И. Дукшин и его подчиненные были наготове, дружно ударили орудия. Но поздно. В мчащийся на полном ходу катер, тем более в темноте, попасть трудно. И в этот момент с полубака донесся возглас:

— След торпеды по левому борту!

Еле успеваем отвернуть. К канлодке с катера тянутся разноцветные трассы очередей. По нему ведут огонь все наши корабли. Но он скрывается за дымовой завесой. Весь бой длился полторы минуты.

— А ведь не ушел бы, открой я огонь сразу! — корит себя Гладких.

Что ж, отрадно хотя бы то, что молодой командир сам признал свою ошибку.

На следующий день, прибыв в Новую Ладугу, я по телефону доложил командующему флотом о действиях наших кораблей. Вице-адмирал В. Ф. Трибуц вдруг спросил меня:

— А ты жив?

— Жив, — отвечаю с недоумением.

— А «Селемджа» на дне?

— Нет — плавает, как и прежде. А почему вы об этом

спрашиваете?

— Вчера финская радиовещательная станция оповестила весь мир, что советская канонерская лодка после решительной схватки с торпедным катером пошла на дно в результате попадания торпеды.

Ну что ж, нам не привыкать к фашистским «уткам»!

Позже, уже после войны, начальник Центральной военно-морской библиотеки полковник Николай Мокеевич Гречанюк помог мне отыскать сборник документов «Боевые действия итальянских кораблей на Ладожском озере в период второй мировой войны». В нем приводится боевое донесение командира торпедного катера «MAS-527» лейтенанта Ренато Бекки. Вот выдержки из него:

«Время — 15 часов 40 минут. Я снимаюсь с якоря и направляюсь в Саунаниеми... Мне необходимо высадить двух разведчиков на побережье противника. На борту моего катера находится капитан-лейтенант финского военно-морского флота Херливи.

20 часов 16 минут... Я принимаю двух разведчиков в форме русских офицеров (ранее они были в плену у русских) и беру на буксир моторную шлюпку, на которой они пойдут к берегу противника...

Некоторое время спустя... три корабля противника открыли по нам пулеметно-пушечный огонь. В рубку нашего катера попал снаряд. Я продолжаю сближаться с противником. В наш катер снова попадает снаряд. Я приказываю открыть огонь из 20-миллиметрового автомата по кораблю, который я вначале пытался атаковать торпедами. Нами израсходовано девять обойм противотанковых и зенитных снарядов с трассирующими головками. Большая часть этих снарядов попала в цель. В 3 часа 2 минуты... с дистанции 3000 метров под углом встречи 80° выпускаю торпеду и сразу начинаю послезалповое маневрирование. Затем, поставив дымовую завесу, начинаю отрыв и отход от противника. Через некоторое время я слышу сильный взрыв и вижу, что корабль, по которому мы выпустили торпеды, покрылся массой взметнувшейся вверх воды. Наш катер сильно подбросило. Торпедированный нами корабль противника тотчас же прекращает артиллерийский огонь. Я вижу, как он медленно погружается...

В 4 часа 00 минут я ложусь на курс в базу, одновременно даю радиогамму о потоплении корабля

противника... Потопленным кораблем оказалась канонерская лодка типа «Бира». Это была одна из самых больших канонерских лодок на Ладожском озере.

Описывая свои выдуманные победы, итальянские моряки не скупились на красочные подробности. В том же сборнике приводится донесение командира торпедного катера «MAS-528» лейтенанта Алдо Бенвенуто:

«Дерзкой и решительной была операция, проведенная 28 августа катером «MAS-528» под командованием лейтенанта Бенвенуто (о себе он пишет в третьем лице. — В. Ч.). Она проводилась совместно с катером «MAS-527»... 28 августа, 00 часов 03 минуты. Катер «MAS-528» на расстоянии 3500 метров обнаруживает два корабля противника, идущие курсом 280°... 00 часов 10 минут. Два обнаруженных ранее корабля противника оказались буксирами. Они буксировали баржу длиной около 70 метров... Начинаем маневрировать для выхода в атаку на караван; намереваюсь выпустить по барже торпеду с установлением глубины хода торпеды один метр. 00 часов 50 минут. «MAS-528»... с дистанции 500–600 метров выпускает торпеду из аппарата левого борта. И через минуту можно было наблюдать, как баржа, в результате попадания торпеды объятая огромным пламенем, разлетается на куски. Это дает основание предположить, что баржа была частично нагружена боеприпасом».

Здесь точно только время действий. Остальное — чистейшая выдумка. Действительно, в ту ночь неподалеку от банки Северная Головешка наш конвой обнаружил какие-то катера и, приняв их за свой дозор, дал запрос. Однако, получив неправильный ответ, корабли открыли огонь. Неизвестные катера немедленно отвернули и, дав самый полный ход, скрылись в темноте.

Но любой фантазии приходит конец. Дальнейшие донесения итальянских офицеров полны разочарования:

«Последующие выходы катеров MAS... были безуспешными, кораблей противника обнаружено не было. (Между тем движение на наших коммуникациях не прекращалось, конвои по большой трассе шли непрерывно. — В. Ч.) Безрезультатными были также боевые походы совместно с немецкими вооруженными

паромами, а также выходы для выполнения других задач... Выходов катеров на выполнение боевых заданий было очень много, но результатов весьма мало: один сторожевой катер противника, застигнутый на рассвете на близком расстоянии от побережья (200 метров), был потоплен огнем артиллерии береговой обороны; другой сторожевой катер получил повреждения от попадания снарядов во время боя с нашим катером MAS, но не затонул; обстреляна была также канонерская лодка».

Все-таки не выдержал бравады итальянец и в конце донесения снова нафантазировал! Ничего такого не было. Наши сторожевые и бронекатера часто близко подходили к вражескому берегу для выявления огневых точек, высадки диверсионных или разведывательных групп и т. д. Случалось, что они подвергались обстрелу, но ни один за это время не получил никаких повреждений. Встречались они и с катерами противника, однако до серьезной схватки дело не доходило. Едва успевали наши корабли открыть огонь, как вражеские катера увеличивали ход и скрывались в темноте, а в дневное время они вообще избегали встреч с нами, Факты противоречили хвастливым заявлениям управления воздушного флота Германии, которому подчинялись все корабельные силы на Ладоге:

«Управление воздушного флота гарантирует, что приблизительно в середине месяца русские торпедные катера и вспомогательные канонерские лодки будут уничтожены, поэтому во второй половине сентября они не смогут проявлять боевой активности».

Однако усиление противником своего флота на озере настораживало нас. Мы приняли все меры для укрепления обороны своих коммуникаций и побережья. Усилили охрану конвоев, разведку, дозоры, установили новые артиллерийские батареи на берегу и островах.

20 сентября в районе банки Северная Головешка за кормой нашего сторожевого катера взорвалась неконтактная мина. Мы немедленно приступили к контрольному тралению фарватеров. К счастью, ни на одном из них мин не было обнаружено. А вот южнее фарватеров большой трассы при контрольном бомбометании с катеров произошло несколько детонирующих взрывов. Пришлось эти районы временно закрыть для плавания и прислать сюда часть тральщиков, сняв их с перевозок.

Постами противоминного наблюдения занимался флагманский минер флотилии капитан 2 ранга Е. Д. Пехарев. Он

требовал, чтобы команды постоянно следили за водой и воздухом, пеленговали каждую сброшенную мину. Плавающие посты, вооруженные подчас одним пулеметом и несколькими винтовками, геройски несли свою службу, неделями находились в озере в любую погоду, немедленно доносили обо всем обнаруженном в штаб охраны водного района.

Иногда функции постов противоминного наблюдения приходилось возлагать по совместительству и на корабли, несшие дозорную службу. Дело это было довольно опасное, корабли часто подвергались вражеским налетам. Так, 30 сентября на тральщик «ТЩ-126», выполнявший обязанности поста противоминного наблюдения, напали четыре «мессершмитта». По восемь заходов совершил каждый из них, стреляя из пушек и пулеметов. На тральщике три человека было убито и десять тяжело ранено. В первую же минуту боя погибли командир корабля старший лейтенант В. С. Орешко, его помощник старший лейтенант Б. В. Петровский, командир отделения сигнальщиков Е. В. Аксенов. Командование взял на себя раненый военком корабля младший политрук Н. Ф. Усачев. Артиллеристы и пулеметчики тральщика вели непрерывный огонь по самолетам. Раненый пулеметчик Г. П. Романов стрелял, пока не упал без сознания. На его теле насчитали 16 ран. Мужественно действовали механик корабля воентехник И. Г. Шендеровский, сигнальщик А. М. Михайлов, машинист А. Н. Ермаков, минер П. Е. Лебедев. Никто из моряков, даже раненный, не покинул своего боевого поста. Военфельдшер Я. Я. Михайличенко под огнем переходил от одного краснофлотца к другому, оказывая первую помощь непосредственно на боевых постах. Рубка и мостик были изрешечены пулями и осколками. Вспыхнул пожар. Моряки погасили огонь, заделали пробоины и продолжали нести вахту, пока корабль не отозвали с позиции. Младший политрук Н. Ф. Усачев после госпиталя снова вернулся на свой тральщик.

Чтобы успешно бороться с вражеской флотилией, по моей просьбе Военный совет флота выделил материальную часть и утвердил план строительства противокатерных батарей на мысу Остермановский (двухорудийной 100-миллиметровой), на мысу Кареджи (двухорудийной 88-миллиметровой), на острове Сухо (трехорудийной 100-миллиметровой) и на мысу Шурягский Нос (трехорудийной 102-миллиметровой). Учитывая важность и срочность этого мероприятия, Военный совет выделил людей для строительства батарей и укомплектовал их артиллеристами флота. По указанию командующего флотом комиссию по выбору мест для установки батарей возглавил опынейший артиллерист Балтики генерал-лейтенант береговой службы Алексей Борисович

Елисеев. Строительство осуществлялось под руководством инженерной службы флотилии.

* * *

Немецко-фашистское командование готовилось в сентябре предпринять новую попытку захватить Ленинград. Оно стремилось во что бы то ни стало добиться здесь успеха и тем самым отвлечь часть наших сил от Сталинграда. Противник перебрасывал под Ленинград свои части из Крыма и с центральных участков своего фронта. Однако советское командование своевременно раскрыло замысел врага. Ленинградский фронт во взаимодействии с войсками Волховского фронта, Краснознаменного Балтийского флота и Ладужской военной флотилии нанес мощные удары по врагу, главным образом на синявинском направлении. Созданная гитлеровцами группировка была обескровлена, и враг вынужден был отказаться от своих намерений.

Участвуя в этой операции, мы в последние дни августа и до середины сентября систематически поддерживали огнем корабельной артиллерии фланги 8, 23 и 7-й армий. С 27 по 30 августа в Шлиссельбургской губе находились канонерские лодки «Селемджа» (под брейд-вымпелом командира 1-го дивизиона Н. Ю. Озаровского, которому было присвоено звание капитана 1 ранга), «Буря», «Лахта», катера «МО-214» и «МО-262» и несколько тральщиков. Канонерские лодки во взаимодействии с артиллеристами 8-й армии и летчиками 61-й авиационной бригады военно-воздушных сил флота поддерживали своим огнем наступление наших войск. Когда канлодки израсходовали боезапас, их сменили другие корабли во главе со сторожевым кораблем «Пурга» под общим командованием капитана 3 ранга К. М. Балакирева.

Управление огнем кораблей осуществлялось через береговые корректировочные посты. В районе наступления правофланговой 128-й стрелковой дивизии 8-й армии у маяка Бугры находилась наша радиостанция на автомашине, передававшая данные корректировщиков. Сюда часто выезжали флагманский артиллерист флотилии капитан 2 ранга Г. Н. Слизкой и инженер участка связи главной базы капитан Р. С. Ковалевский, чтобы обеспечить точность целеуказаний и надежную связь между сухопутными войсками и кораблями. Корректировщики и радисты работали под вражеским огнем. 31 августа возле радиостанции разорвался снаряд. В кузове машины насчитали 32

пробоины. Но из радистов никто не пострадал, уцелела и рация. Связь с кораблями не прерывалась ни на минуту.

У пехотинцев орудий было, конечно, намного больше, чем на наших кораблях. Но корабельная артиллерия была точнее и дальше, к тому же мы наносили удары с озера, по флангу и тылам вражеских войск, куда пехотинцы достать не могли. Основными объектами ударов корабельной артиллерии были огневые точки и скопления резервов противника.

Командующий артиллерией 8-й армии генерал-майор С. Ф. Безрук в разговоре со мной по телефону высоко оценил действия наших артиллеристов.

Ведя огонь по берегу, морякам приходилось одновременно отражать налеты вражеской авиации. «Юнкерсы» то и дело пикировали на корабли. Командиры кораблей маневрировали, уклоняясь от бомб. Огонь зенитчиков часто заставлял противника сходить с боевого курса и бросать бомбы где придется. Зенитная батарея «Селемджи», которой командовал старший лейтенант Григорий Иванович Саночкин, подбила в те дни два вражеских самолета.

Моряков самоотверженно прикрывали наши истребители. Над районами огневых позиций кораблей разгорались ожесточенные воздушные бои. Был момент, когда наш МиГ-3 вступил в схватку с несколькими «юнкерсами». Он сумел отогнать их от наших кораблей. Один из вражеских самолетов развалился в воздухе, и его крыло упало на полубак «Буреи». На выручку своим бомбардировщикам кинулись пять «мессершмиттов». Наш МиГ-3 геройски дрался с ними, но вот он задымил. Летчик выбросился с парашютом. Командир «Буреи» немедленно послал к месту его падения катер. Летчика подняли и доставили на канонерскую лодку. Это был наш хороший знакомый — капитан Крайнев, неоднократно прикрывавший корабли с воздуха и имевший на своем боевом счету уже несколько сбитых вражеских самолетов. Летчику дали сухую одежду, отогрели и отправили катером на берег.

Все же в ходе Синявинской операции мы понесли большую потерю. 1 сентября к сторожевому кораблю «Пурга», возвращавшемуся с огневой позиции, прорвались три «юнкерса». Несмотря на все старания командира уклониться от удара, несколько крупных бомб разорвались возле самого борта. Корабль получил тяжелые повреждения. Спасти его не удалось, и через 13 минут он перевернулся. К счастью, потери в людях были невелики. Убедившись, что корабль на плаву не удержит, раненый командир капитан-лейтенант И. Я. Горовой приказал личному составу покинуть боевые посты. Это спасло жизнь

многим морякам, из последних сил боровшимся с поступавшей через пробойны водой.

В тот день я был в Осиновце и, как только мне доложили о случившемся, поспешил на катере в район гибели корабля. Прибыв на канонерскую лодку «Нора», которая до последнего момента пыталась помочь морякам «Пурги», а затем приняла их к себе на борт, переговорив с офицерами и матросами обоих кораблей, я пришел к выводу, что они сделали все, что было в их силах.

Горько было сознавать, что в нашем строю нет больше «Пурги», одного из основных боевых кораблей нашей флотилии. Это был новый корабль (постройки 1936 года) водоизмещением 540 тонн, хорошо вооруженный.

Потерю «Пурги» переживали все на флотилии. С еще большей отвагой стали сражаться балтийские летчики. Когда на большой трассе 28 фашистских самолетов пытались бомбить наш конвой, в их гущу врзались 10 наших истребителей под командованием капитана Василия Федоровича Голубева. Герои сбили 5 «юнкерсов», разогнали остальных и без потерь вернулись на аэродром. Голубев летал на именном самолете, который построили на собранные деньги его земляки, жители Волховского района Ленинградской области. «Мы уверены, что истребитель, построенный на наши средства, в Ваших руках будет беспощадно громить немецко-фашистских разбойников», — писали они летчику.

Василий Федорович оправдал их наказ. Через несколько дней он на новом истребителе сбил «фокке-вульф», а вскоре еще несколько вражеских самолетов. Об этом рассказала наша флотильская газета «За Родину». Не раз писала она и о вологодском парне Игоре Каберове, который на своем истребителе также прикрывал наши корабли и сбил в воздушных боях немало вражеских самолетов.

Истребителям приходилось очень трудно. По расчетам, для воздушного прикрытия баз, портов, кораблей и береговых подъездных путей требовалось минимум 70–80 самолетов, а у нас их было вдвое меньше. Редкий воздушный бой проходил без значительного численного превосходства противника. И все же наши асы с честью выполняли свою задачу.

Немецкий летчик, сбитый над озером и взятый нами в плен, прямо заявил: «Мы боимся летать над Ладогой — здесь нас подстерегает смерть!»

Ладожцы гордились делами крылатых друзей. Гордились не только отважными истребителями. С благодарностью вспоминаю летчиков 58-й отдельной авиационной эскадрильи ВВС

Краснознаменного Балтийского флота, которой командовал подполковник авиации Н. М. Каминский. Летали они на тихоходных самолетах МБР-2. Водили свои летающие лодки над хорошо защищенными объектами противника, бомбили вражеские базы и корабли, вели разведку. Передо мной донесение Н. М. Каминского: «С 13 августа по 12 ноября 1942 года эскадрилья совершила 244 боевых самолето-вылетов (это не считая полетов на разведку. — В. Ч.), сбросила на противника 78 542 килограмма бомб, уничтожила 13 складов с боеприпасами, 3 топливных склада, 34 строения, 17 автомашин, 21 железнодорожный вагон, разрушила 14 причалов, потопила катер».

Своими систематическими налетами эскадрилья затрудняла базирование вражеских кораблей и держала противника в постоянном напряжении. Разведку летчики осуществляли в любое время суток. В результате командование и штаб флотилии довольно точно знали обстановку на озере и своевременно получали уточненные данные об изменениях в базировании вражеских сил. Летчики предупредили нас, что в шхерах все чаще появляются немецкие быстроходные десантные баржи (уже не в одиночку, а группами): по-видимому, отрабатывают задачи совместного плавания. Это был серьезный сигнал. Для уточнения сил противника и его намерений я потребовал от командования охраны водного района и наших разведчиков раздобыть «языка».

В ночь на 25 августа катера МО старших лейтенантов И. П. Волошенко, И. И. Воронина и Н. П. Епихина направились к острову Верккосари. Остров скалистый, заросший лесом, местами спускающимся к самой воде. Катера ошвартовали у самых сосен, замаскировали сетями и ветками. Прочесали остров. Никого. Выставили наблюдателей. Ночь прошла спокойно, а утром неподалеку от острова показался разъездной катер. Наши корабли, быстро отдав швартовы, отрезали ему путь отхода.

Пулеметной очередью боцман «МО-213» главный старшина А. Т. Емельянов прошел, рубку катера. Из нее выскочили двое матросов и подняли руки. Старшина 2-й статьи П. С. Лизунов и краснофлотец Д. А. Шербина прыгнули на катер. Лизунов сорвал вражеский флаг. (Он теперь находится в Центральном военноморском музее в Ленинграде.) Трофейный катер вместе с его командой был доставлен в Новую Ладугу. Допрашиваем пленных. Это финские матросы. Им уже порядком надоело воевать, фашистов они ненавидят и потому охотно отвечают нам. К сожалению, сведения их очень скудны. Да, они видели немецкие паромы и итальянские торпедные катера. Судя по всему, те готовятся к высадке десанта. С готовностью показывают

места береговых батарей и постов наблюдения и связи в районе Лахденпохья.

— Нас послали за нашим командующим в бухту Сортанлахти, — сказал один из финнов. — Мы везли какие-то документы.

Раскрываем планшет. Карты западных районов озера со многими пометками. Вот это уже ценные данные. Наши разведчики и операторы ухватились за них обеими руками.

В ночь на 1 сентября к тому же острову Верккосари капитан 3 ранга П. А. Куриат снова повел три малых охотника. С вышки, расположенной на острове, наши моряки утром наблюдали маневрирование целого отряда вражеских кораблей — одиннадцати самоходных десантных барж (краснофлотцы окрестили их «крокодилами»), четырех торпедных и нескольких сторожевых катеров.

Скопление такого количества судов еще раз подтвердило наши данные о том, что противник создал на Ладоге внушительную флотилию. Куриат, учитывая многократное превосходство противника, принял решение в бой не вступать, а продолжать наблюдение за районом.

Днем показался торпедный катер. «МО-201» и «МО-215» сбросили свою маскировку и полным ходом стали сближаться с ним. Старший лейтенант П. С. Колесник, командовавший «МО-201», пошел наперерез противнику, а старший лейтенант Н. П. Епихин (командир «МО-215») зашел с кормы. Грохнул взрыв — фашистский катер выпустил торпеду, попавшую в скалу. После этого противник дал полный ход и направился к берегу под защиту своих батарей.

Малые охотники открыли артиллерийский огонь. Командовал носовым орудием секретарь партийной организации старшина 1-й статьи Н. А. Антонов. Он приобрел боевой опыт еще в годы гражданской войны. Участвовал в подавлении мятежа на «Красной Горке», плавая на линейных кораблях «Воля» и «Андрей Первозванный». Его снаряды попали в катер противника, тот задымил и сбавил ход.

В ответ открыли огонь вражеские батареи, в воздухе появилась авиация противника. Зенитчики подбили один самолет, и он врезался в воду. Но от разрывов бомб среди наших моряков оказалось несколько раненых. Огонь неприятельских батарей не дал приблизиться к подбитому катеру.

Хотя «языка» на этот раз не взяли, наши малые охотники задачу выполнили: они не только повредили катер, но и доставили координаты вражеских батарей в этом районе.

Немалую отвагу проявил краснофлотец Александр Андреевич

Шевчук. Он оставался на острове, когда корабли вели бой, и продолжал наблюдать за озером. В это время с противоположной стороны к острову пытался подойти вражеский катер. Около пятнадцати гитлеровцев приготовились прыгнуть на берег. Шевчук, укрывшись среди камней, дал очередь из автомата. Видимо, противник не ожидал отпора. Катер, не высадив десанта, отошел от острова. Но он вызвал огонь береговых батарей. Под градом снарядов «МО-213» снял смельчака с острова.

Малые охотники на Ладоге показали себя как универсальные корабли. Они выполняли различные боевые задачи: вели разведку, обстреливали вражеские корабли и береговые батареи, защищали свои коммуникации и нарушали коммуникации противника, уничтожали минные заграждения, несли дозорную службу, высаживали разведывательные и диверсионные группы во вражеский тыл. Чаще других на рискованные задания выходил «МО-201» старшего лейтенанта Павла Степановича Колесника. Только в августе и в сентябре он совершил 23 рейда к вражескому берегу.

Но, конечно, решающей силой флотилии оставались крупные корабли с их мощной артиллерией. Вот почему мы с такой надеждой ждали, когда вернется в строй сторожевой корабль «Конструктор». Я уже говорил, что его заново построенный нос был болтами прикреплен к корпусу.

7 августа «Конструктор» на буксире канонерской лодки «Шексна» направился в Новую Ладугу. Двигались со скоростью 4 узлов. Появись вражеские самолеты — была бы для них заманчивая цель. И лейтенант Пантелеев, остававшийся за командира корабля, не выдержал. Вызвав на мостик механика Можейко, он посоветовался с ним и приказал прогреть машины. Вскоре «Конструктор» развил ход до 16 узлов...

— Можете представить наши переживания! — рассказывал мне позднее Михаил Федорович Пантелеев. — Можейко не сходил с полубака, наблюдая за болтами. А больше всего мы опасались того, что вы скажете, когда узнаете о нашем самовольстве. «Снимет нам голову командующий», — вздыхал Можейко.

Я засмеялся:

— Опасались вы напрасно. За хорошую инициативу голову не снимают. А без разумного риска на войне не обойтись.

В устье Волхова «Конструктор» ввели в деревянный док и в нем перетаскили через бар. В осушенном доке кораблю надежно приварили нос. 25 августа «Конструктор» уже был выведен на чистую воду. После соответствующих испытаний на нем снова взвился Военно-морской флаг. Корабль вернулся в строй

действующих.

Перевозки по озеру набирали темп. Успешно курсировали паромы, перебрасывавшие в оба конца по десятку груженных вагонов. Буксиры тащили на восточный берег вереницы сцепленных железнодорожных цистерн. Сновали с грузом и пассажирами неутомимые тендеры. По большой трассе в охранении боевых кораблей тянулись за буксирами нагруженные баржи.

Но чувствовалось, что обстановка накаляется. Данные разведки свидетельствовали: противник замышляет новый удар. По ночам вражеские корабли все чаще стали появляться в районе большой трассы, причем не в одиночку, как раньше, а целыми группами. В ночь на 1 октября моряки канлодки «Нора», следовавшей в составе конвоя, в районе банки Северная Головешка услышали шум моторов. Сыграли боевую тревогу. Вскоре показалось 17 силуэтов каких-то судов. Дали запрос, ответа не последовало. Канонерская лодка открыла огонь. Противник ответил залпами пушек и очередями автоматов. Над «Норой» появился самолет и сбросил светящиеся бомбы.

Вражеские корабли были замечены и катером «МО-262» под командой старшего лейтенанта М. А. Кудрявцева к северу от большой трассы. Охотник лег параллельным курсом, и командир донес; «Обнаружил четыре десантные баржи и тринадцать торпедных катеров противника». В течение пяти минут «МО-262» вел огонь по врагу, но потом вернулся в район дозора.

Для перехвата врага я приказал выслать самолеты МБР-2 и катера, но вражеские корабли скрылись в темноте. Сказались недостаточно решительные действия лейтенанта Кудрявцева, который остался в районе дозора, плохо организованный поиск противника малыми охотниками и торпедными катерами, медлительность летчиков, взлетевших с большим опозданием. Все эти ошибки были тщательно разобраны с командным составом; штаб флотилии сделал соответствующие выводы.

На следующий день итальянские торпедные катера снова пытались напасть в этом же районе на наш конвой. И опять при первых же залпах советских кораблей поспешно ретировались.

На рассвете 9 октября звено катеров («МО-175» и «МО-214») под командованием старшего лейтенанта А. С. Миклашевского восточнее острова Коневец встретило отряд вражеских кораблей — 16 тяжелых и легких десантных барж и 7 катеров. Все они имели камуфляжную окраску: на бортах пятна желто-зеленого цвета (видимо, для маскировки при стоянке у берега). Несмотря на многократное превосходство врага, два наших катера вступили в бой. Они решительно сблизилась и с дистанции 14 кабельтовых

открыли огонь из своих 45-миллиметровых пушек и крупнокалиберных пулеметов, сосредоточив удар по, ближайшим десантным баржам. С первых же залпов наши моряки добились прямых попаданий, на некоторых баржах вспыхнули пожары.

Противник ввел в действие всю свою артиллерию — более трех десятков стволов. Вода вокруг охотников кипела от разрывов. Скоро «МО-175» старшего лейтенанта Н. Ю. Пустынникова загорелся, резко сбавил ход, а затем взорвался. На воде вырос огромный костер пылающего бензина и масла.

(Много позже мне стало известно, что из моряков с «МО-175» в живых осталось четверо: командир звена Миклашевский и краснофлотцы Громов, Лященко и Савельев. Тяжело раненных, их подобрали вражеские катера. После освобождения из плена Александр Степанович Миклашевский воевал на сухопутном фронте, а потом еще долго служил в рядах Военно-Морского Флота.)

Вражеские катера замкнули кольцо. Убедившись, что спасти товарищей не сможет, к тому же и боезапас подходил к концу, командир «МО-214» старший лейтенант И. Т. Богданов направил свой катер на прорыв. Вовремя поставленная дымзавеса и преимущество в скорости помогли ему. А на выручку уже спешили канонерские лодки «Бира» и «Нора», малые охотники, торпедные катера, авиация. Враг не стал дожидаться их, повернул назад. На курсе отхода в результате ударов нашей авиации противник потерял десантную баржу, а некоторые другие его суда были повреждены.

Вечером я пригласил к себе старшего лейтенанта Богданова. Расспросил о подробностях боя. Офицер глубоко переживал гибель своих друзей. Действия катера «МО-175» он оценивал высоко. О противнике сказал:

— Десантные баржи отличаются сильным шумом двигателей, их услышишь издалека. В действиях противника хорошо отработаны повороты «все вдруг» на девяносто градусов и массированное сосредоточение огня по одной цели. На это надо обратить внимание всех наших офицеров.

Я спросил Богданова, кого из своих людей он хотел бы отметить. Командир ответил:

— Я подготовил список тех, кто наиболее достоин поощрения.

Просматриваю поданный мне листок. Командир отделения комендоров Г. З. Домякевич, старший моторист Г. П. Петров, рулевой краснофлотец М. В. Панкратов...

Да. Угроза нападения вражеских кораблей нарастает.

Спешно строим батарею на острове Сухо. Этому острову мы придаем большое значение. Он прикрывает вход в Волховскую губу, вблизи него пролегает наша большая трасса, для которой маяк на Сухо служит главным ориентиром. В штабе сложилась уверенность: если гитлеровцы решатся высаживать десанты, то прежде всего выберут остров Сухо.

Сухо — искусственный остров, созданный на отмели еще в XVIII веке. Сложили его из больших кусков гранита. Остров небольшой, размером 90 на 60 метров. В 1895 году здесь возвели маяк. К нему прилегает небольшое здание. Сейчас здесь живут моряки поста наблюдения и связи и манипуляторного пункта. Возле маяка пристроили и командный пункт командира батареи.

На острове установили три 100-миллиметровых орудия. Пролетая над Сухо, я пристально всматривался в остров. Даже с небольшой высоты с трудом можно было различить замаскированные орудия и их дворики. Поверхность острова, сложенного из крупных камней и блоков, облегчала маскировку. Вот только маяк не спрятать — но на то он и существует, чтобы его было видно отовсюду. Сколько труда стоило морякам и саперам соорудить эти дворики! Надо было долбить камень, разворачивать тяжелые каменные глыбы. Вырыли три землянки. На окопы и траншеи, на постройку дотов времени не хватило. А остров был настолько мал, что в случае боя будет простреливаться насквозь.

Весь гарнизон острова — меньше сотни человек: личный состав батареи, поста службы наблюдения и связи, манипуляторного пункта и несколько бойцов инженерной службы под командой военинженера 3 ранга В. С. Мельницкого, завершавшие оборонительные работы на острове. До меня доходили настроения батарейцев: недовольны они своей службой — слишком спокойная. Рвутся на фронт, боятся, что тут и войны не увидят. Но настал день, и такие настроения исчезли...

* * *

Утро 22 октября застало меня в Осиновце. Мы только что провели учение на тему «Отражение десанта противника на побережье Ладожского озера». В нем участвовало много кораблей и частей. Мы учитывали, что враг сосредоточил на Ладоге крупные силы. Его корабли и суда смогут принять одновременно до 6 тысяч человек. Учение прошло успешно. Ночью корабли вернулись в места своей дислокации, пополнили запасы, чтобы

снова приступить к главной нашей задаче — перевозкам грузов через озеро. Я задержался в Осиновце, встречал прибывших на флотилию командующего флотом вице-адмирала В. Ф. Трибуца и командующего ВВС флота генерал-майора авиации М. И. Самохина. Прибыли они чуть свет, я проводил их в штаб базы, доложил о проведенном учении. Разговор наш прервал телефонный звонок. Снимаю трубку, слышу возбужденный голос начальника штаба флотилии капитана 1 ранга С. В. Кудрявцева. Он доложил, что у острова Сухо идет бой; по-видимому, противник собирается высадить десант.

— Я отдал приказание привести в готовность все силы флотилии, оповестил соседей, — сказал в заключение начальник штаба.

— Подождите у телефона, — попросил я. Коротко докладываю командующему флотом об обстановке.

— Действуйте со всей решительностью, — сказал В. Ф. Трибуц.

Приказываю Кудрявцеву и присутствовавшему при разговоре командиру Осиновецкой военно-морской базы Ванифатьеву немедленно выслать в район Сухо все корабли, находящиеся в готовности. Генерал Самохин связался со штабом ВВС флота и распорядился поднять в воздух авиацию. Спешим на малые охотники, они доставляют нас в Кобону, оттуда на глиссерах по Новоладожскому каналу переходим в Новую Ладугу.

Пока мы находились в пути, к острову Сухо из Новой Ладogi уже отправился отряд кораблей под командованием капитана 3 ранга Петра Антоновича Куриата — канонерская лодка «Нора» в сопровождении трех малых охотников и четырех тральщиков. Из Осиновца к месту боя спешили канонерские лодки «Бира», «Селемджа» и «Шексна», два бронекатера, два малых охотника и три торпедных катера под общим командованием капитана 1 ранга Николая Юрьевича Озаровского.

Из Новой Ладogi вышел озерный буксир «Морской лев» с ротой морских пехотинцев и группой медиков.

Кудрявцев доложил, что в штаб флотилии звонил из Москвы начальник Генерального штаба генерал-полковник Александр Михайлович Василевский. Расспросил о подробностях боя и сказал, что по его приказанию приведено в готовность соединение бомбардировщиков из резерва Ставки. По первому сигналу оно поднимется в воздух, чтобы нанести удар по противнику.

На флагманском командном пункте шла горячая работа. Непрестанно поступали донесения с кораблей и береговых постов, операторы быстро наносили на карту все новые и новые данные,

отображающие динамику событий.

Ознакомившись с донесениями, я смог представить себе, как все началось.

Ночью тральщик «ТЩ-100» под командованием старшего лейтенанта Петра Константиновича Каргина и катер «МО-171» старшего лейтенанта Владимира Ивановича Ковалевского несли дозор к северу от Сухо. На рассвете с тральщика обнаружили во мгле неизвестные суда. Незадолго до этого о появлении подозрительных кораблей доложил пост наблюдения и связи на мысу Птинов.

Каргин приказал радисту Ивану Соколку передать открытым текстом: «Веду бой с десантом противника» и открыл огонь. Донесение о вражеских кораблях поступило в штаб и от старшего лейтенанта Ковалевского.

О появлении противника штаб флотилии немедленно оповестил соединения и корабли, а также все взаимодействующие с флотилией войска.

Перед самым началом боя противник пытался дезинформировать нас, послав в эфир открытым текстом на русском языке: «Десантные корабли в районе маяка Стороженский курсом 180». (Это совсем в стороне от Сухо.) Начальник штаба С. В. Кудрявцев сказал мне:

— Мы сразу почувствовали, что это вражеская хитрость, запросили пост связи на маяке Стороженский, там сказали, что ничего подобного не передавали.

Увидели неприятельские корабли и с поста наблюдения и связи на острове Сухо. Они шли строем фронта в два эшелона: впереди 14 десантных катеров, а за ними 24 самоходные десантные баржи. Боевая тревога подняла артиллеристов, они открыли огонь. «ТЩ-100» и «МО-171» в это время уже били по врагу из пушек и пулеметов. На острове первым открыл огонь по врагу старшина 2-й статьи П. Е. Пугачев. Командир орудия сориентировался в происходящем и, не ожидая приказаний, начал стрелять по катерам с десантом.

В 7 часов 10 минут остров уже сотрясался от разрывов снарядов. Гитлеровцы били кучно — на маленьком острове не найти было и квадратного метра, куда бы не попал снаряд. (Я вспомнил доклад командира «МО-214» И. Т. Богданова: он точно подметил, что немецкие суда умеют сосредоточивать массированный артиллерийский огонь. Серьезный противник!)

У врага было огромное превосходство в силах: более сотни стволов артиллерии, из них 21 орудие калибром 88 миллиметров, против трех орудий нашей батареи и четырех небольших пушек тральщика и охотника.

В первые же минуты боя на острове загорелось маячное здание, были сбиты дальномер, антенна, выведена из строя радиостанция. Гарнизон остался без связи с внешним миром. Донесений с острова мы больше не получали. Сведения об обстановке поступали к нам только от тральщика и морского охотника.

Осколками стекол маячного фонарного устройства ранило в лицо командира батареи старшего лейтенанта И. К. Гусева. Кровь заливала глаза, но он не покинул командного пункта, продолжая руководить боем. Батарейцы стреляли метко: уже в первые десять минут боя они потопили десантную баржу и катер противника. Две десантные баржи сели на риф в 8 кабельтовых к северу от острова. Та же участь постигла третью баржу, пытавшуюся оказать им помощь. Все три вскоре задымили, подожженные нашими снарядами. К горящим судам поспешили катера, чтобы снять уцелевших людей.

К 7 часам 48 минутам видимость в районе острова значительно улучшилась. В районе боя появились первые «юнkersы». Все сброшенные ими бомбы упали в воду. Корабли противника к этому времени построились дугой вокруг острова. Сухо оказался под фланкирующим огнем вражеской артиллерии. Среди наших артиллеристов появились убитые и раненые. Гарнизон острова открыл огонь из автоматов и винтовок по приближающимся катерам и надувным лодкам.

В 8 часов 10 минут вражеские десантные катера и надувные лодки приблизились к Сухо с трех направлений. Так как все наши пулеметы на острове к тому времени были выведены из строя, фашистам удалось высадиться. В первом броске на Сухо вышло 50–70 человек. В это время десантные баржи, чтобы не поразить своих, вынуждены были прекратить обстрел острова и перенесли огонь на наши тральщик и охотник.

Фашистские десантники были вооружены ручными пулеметами, автоматами, взрывчаткой, минами и большим количеством ручных гранат. При высадке противник понес значительные потери. Раненых и убитых гитлеровцы сразу же грузили на катера и отправляли на десантные баржи. В первое время вражеским десантникам сопутствовал успех. Они захватили дворики второго и третьего орудий, ворвались в вырытые возле них землянки. Но подорвать орудия не успели. Собрав силы, бойцы гарнизона кинулись в контратаку. Они отбросили гитлеровцев на западный берег. Артиллеристы обнаружили мины, подложенные под орудия, и выбросили их в воду. Тем временем единственное уцелевшее орудие не прекращало огня по кораблям противника. От прямого попадания одна десантная баржа

потеряла управление. Вскоре была повреждена еще одна баржа и потоплен катер. На раскаленном стволе орудия дымилась краска.

Не прекращали боя и наши корабли. Маневрируя и прикрываясь дымовыми завесами, они били по противнику из своих пушек. Потопили вражеский катер.

Огромное превосходство неприятеля в силах не уstraшило экипаж тральщика, а потопление вражеского катера еще больше воодушевило моряков. Вскоре они добились прямых попаданий еще в два вражеских судна. Орудийными расчетами командовали старшины 2-й статьи Н. П. Свищев и А. И. Попов. То и дело им приходилось переносить огонь по вражеским самолетам, пытавшимся бомбить маленький корабль. Тут в дело включался со своим крупнокалиберным пулеметом минер старшина 1-й статьи В. А. Духин — секретарь комсомольской организации корабля. Спокойно распоряжался на верхней палубе боцман мичман Т. Р. Никитюк, помогая то артиллеристам, то пулеметчику. Трудно было машинистам во главе с механиком корабля И. Е. Монастырским и старшиной команды Д. С. Шаповаловым. Корабль непрерывно маневрировал, они еле успевали выполнять команды, поступавшие с мостика. И всюду, где было особенно трудно, где требовалось от людей максимальное напряжение сил, оказывался заместитель командира по политической части Константин Петрович Сыромолотов. Он ободрял, воодушевлял моряков, увлекал их своим бесстрашием и неутомимостью. Тральщик «ТЩ-100» вел огонь, пока не израсходовал весь боезапас. К счастью, тут показался «ТЩ-126» того же дивизиона, шедший из Новой Ладоги. Каргин принял от него 200 снарядов и снова вступил в бой.

Отважно действовал и небольшой коллектив моряков катера «МО-171» во главе с командиром старшим лейтенантом В. И. Ковалевским, помощником командира главным старшиной Н. А. Алексеевым, боцманом старшиной 1-й статьи Ф. В. Рытовым. Среди разрывов снарядов, в тумане дымовой завесы четко выдерживал курс командир отделения рулевых И. С. Савков, зорко наблюдал за воздухом и водой сигнальщик А. А. Федоренко, метко вели огонь командир орудия старшина 1-й статьи Ф. В. Викулов, пулеметчик И. С. Шинкаренко. Отлично справились со своими обязанностями и мотористы — командир отделения старшина 1-й статьи Федяев, старшины 2-й статьи Д. Д. Гущин, С. З. Кудряшев.

Экипажи тральщика и охотника показали пример взаимной выручки. Заметив, что «ТЩ-100» окружен частоколом всплесков, Ковалевский, не прекращая огня по врагу, развернулся и дымовой

завесой прикрыл товарищей.

На флагманский командный пункт стекались донесения, уточнявшие действия сил, развернутых в озере, об обстановке в районе острова, о состоянии и степени готовности кораблей, высвобождающихся от перевозок, о кораблях, уже подходивших к месту боя. Из донесений явствовало, что первая попытка противника высадить десант и захватить остров отражена. Мы прилагали все усилия, чтобы закрепить и развить этот успех.

Регулярно докладываю по прямому проводу в Главный штаб ВМФ и в штаб флота, информирую о событиях штабы взаимодействующих с нами фронтов и армий.

Соседи наши тоже включаются в общее дело: развертывают войска для противодесантной обороны. Волховский фронт перебрасывает на южный берег озера кавалерийский полк.

Генерал М. И. Самохин берет в свои руки управление действиями авиации флота и фронтов. Чтобы гарантировать точность наведения фронтовой авиации, на ведущие самолеты эскадрилий посадили морских летчиков-наблюдателей.

Несмотря на то что погода в районе аэродромов была явно нелетная (низкая облачность, морось), наши истребители и штурмовики поднялись в воздух. К 9 часам над островом появились первые самолеты. По противнику ударила авиационная группа капитана С. С. Беляева, вслед за ней весьма успешно нанесли удар группы, ведомые капитанами А. А. Мироненко и Г. В. Крайневым. В завязавшемся воздушном бою наши истребители сбили несколько «мессершмиттов».

Отлично действовали Герои Советского Союза Г. Д. Костылев, М. Г. Клименко, летчики И. М. Рассудков, Г. М. Багун, В. И. Корнилов. Вслед за авиацией флота удар по вражеским кораблям нанесли штурмовики Ленинградского фронта, ведомые морским летчиком подполковником Ф. А. Морозовым. В результате совместных действий были сожжены две десантные баржи и сбито четыре вражеских самолета. На наше счастье, погода значительно улучшилась, что облегчило действия летчиков.

Появление нашей авиации в районе острова вызвало растерянность у фашистов. Воспользовавшись их замешательством, гарнизон острова усилил натиск. Гитлеровцы, прижатые к самому урезу воды, начали поспешно садиться на катера и шлюпки.

В 9 часов 20 минут остров был полностью очищен от противника. Артиллеристы быстро привели в порядок орудия, и все три пушки под руководством командира огневого взвода младшего лейтенанта В. П. Чирченко ударили по десантным судам. В 11 часов батарея прекратила огонь. Вражеские корабли,

перестроившись в две кильватерные колонны, исчезли за горизонтом. В той стороне еще долго слышалась артиллерийская канонада.

И только тут у острова показался «Морской лев». Морякам полуэкипажа флотилии, к великой их досаде, в тот день так и не пришлось понюхать пороху.

Тральщику Каргина, к тому моменту вышедшему из боя, приказываю подойти к острову, принять раненых и доставить их в Новую Ладогу. Старший лейтенант со всеми предостережениями приблизился к берегу. Он первым поздравил гарнизон Сухо с победой. Он же первым доложил в штаб о потерях на острове: шесть убитых и двадцать три раненых.

— А вы сколько потеряли? — спрашивает Кудрявцев.

— Ни одного человека, — отвечает Каргин.

— Молодцы!

На войне привыкаешь к чудесам. Очень часто корабль, который больше всех воюет, несет самые малые потери. Ведь и с малыми охотниками Богданова и Ковалевского произошло то же самое.

Погрузив на борт раненых, «ТЩ-100» взял курс на Новую Ладогу.

В 16 часов мы с командующим флотом встретили тральщик, проследили за эвакуацией раненых. Каждого поздравили с победой и поблагодарили за отвагу и мужество. Среди них был и командир батареи И. К. Гусев. Раненые рассказали о подробностях боя за остров. Героями называли военинженера 3 ранга В. С. Мельницкого, секретаря партийной организации батареи главного старшину К. М. Полещука, старшину батареи главного старшину И. И. Мартынова. Мартынов первым поднялся в контратаку и увлек своим примером других моряков. Отважно дрались командиры орудий старшины 2-й статьи Б. В. Баскаков, П. Е. Пугачев, сигнальщики Б. И. Антоненко и В. Ф. Валиневич, матросы А. В. Строганов, П. И. Уличев, П. Г. Зубков, Ф. М. Рахманов, Ф. И. Кучеренко, санитар А. А. Каинов. Молодой краснофлотец А. В. Строганов, будучи связным, под градом пуль и осколков пробирался по острову, передавая приказания командира батареи. Это он заметил, что фашист целится в командира. Моряк успел выстрелить раньше, и фашист упал.

Среди бойцов и командиров гарнизона Сухо было 10 коммунистов и 16 комсомольцев. Все они служили примером для остальных. Они цементировали ряды защитников острова, поддерживали в самые критические моменты боя их боевой дух.

Командующий флотом горячо поблагодарил моряков героической «сотки». Петр Каргин, коренастый молодой парень,

смущенно улыбался.

— Так мы же ничего особенного не сделали! — сказал он. — Просто помогли нашим друзьям-батарейцам.

Я обошел корабль, оглядел изрешеченные осколками надстройки, пушки с обгоревшей краской на стволах.

«ТЩ-100» хотя и числился тральщиком, но до войны даже не имел трального вооружения. Построен он еще в 1910 году. Как озерный минный заградитель «Аунусе» входил в состав финского флота, достался нам в качестве трофея в 1940 году. Корабль с двумя 45-миллиметровыми пушками. А выдержал бой с целой вражеской армадой.

— Чем объяснить ваш успех? — спрашиваю командира.

Каргин оживает:

— Катер Ковалевского здорово помогал нам дымзавесами. За дымом гитлеровцы нас не видят, а мы выскочим, выпустим десяток-другой снарядов — и снова в дымзавесу, не дожидаясь, пока враг по нас пристреляется. Все очень просто...

Крепко жму руку старшему лейтенанту. Говорю ему:

— Воюйте и впредь так же!

...Между прочим, «ТЩ-100» и поныне в строю. Только пушки с него сняты и люди сменились. Корабль-ветеран несет сейчас мирную службу в рыболовецком колхозе «Звейникес» Латвийской ССР в качестве рыболовного буксира, и на борту его новое название — «РБ-30». И до, сих пор на нем плавает старший механик Тимофей Григорьевич Гудзь, начавший службу на судне еще до войны. По его инициативе ежегодно 22 октября, в годовщину боя у острова Сухо, на «РБ-30» собираются ладожцы со всех концов страны. На корабле торжественно поднимаются Военно-морской флаг и флаги расцвечивания. Старые моряки в этот день как бы снова встречаются со своей боевой юностью. Корабль снимается со швартовов, члены его прежнего экипажа встают на вахту по своим специальностям — рулевыми, сигнальщиками, машинистами. На ходовой мостик поднимаются бывший командир тральщика «ТЩ-100» Петр Константинович Каргин и его заместитель по политической части Константин Петрович Сыромолотов. И тральщик, сопровождаемый катерами, отходит от причала. Прекрасная, волнующая традиция!..

Но я отвлекся. Возвратимся к событиям 22 октября 1942 года.

Нам было мало сбросить вражеский десант с острова, важно было уничтожить его, в крайнем случае нанести противнику максимальный урон. И мы нацеливали на вражеские суда наши корабли и самолеты.

Отряд катеров МО капитан-лейтенанта Н. И. Кирсанова из группы кораблей Куриата наносил удар с северо-востока, отряд

старшего лейтенанта Н. П. Епихина из группы Озаровского — с северо-запада. Задача их: используя преимущество в скорости хода, пересечь курс вражеских судов, атаковать их и сковать боем до подхода наших канонерских лодок. Эту задачу они выполнили. Гитлеровцы, обнаружив на своих флангах советские катера, вынуждены были вступить в бой. Катера, искусно маневрируя, уклонялись от вражеского обстрела, а выбрав момент, сближались, обрушивая на врага огонь своих пушек. Так было, пока не подоспели наши канонерские лодки. Сблизившись с колоннами вражеских судов и двигаясь на параллельных курсах, канлодки с дистанции 70 кабельтовых открыли огонь. Враг отчаянно отбивался. Вокруг лодок вырос частокол всплесков, но прямых попаданий не было. Хотя за противником оставалось преимущество в количестве стволов, но бывает, что и количество подводит: по каждой канлодке стреляло несколько кораблей, корректировать огонь в этом хаосе противнику было трудно. Правда, нашим кораблям тоже было нелегко. Ведя артиллерийский бой с десантными баржами на предельной дистанции, им приходилось отражать и атаки вражеской авиации, постоянно маневрировать, прикрываться дымовыми завесами. В таких условиях от управляющего огнем требовалось большое искусство. И все же канонерские лодки «Вира» и «Селемджа» подбили одну десантную баржу. Противник пытался взять ее на буксир, но наш артиллерийский огонь не дал этого сделать. Гитлеровцам осталось только снять с подбитой баржи экипаж.

Наши корабли и авиация преследовали отходившие силы врага до наступления темноты. К сожалению, короткий осенний день очень быстро близился к концу.

Хорошо показали себя в бою капитан 1 ранга Н. Ю. Озаровский, капитан 3 ранга П. А. Куриат, капитан-лейтенант Н. И. Кирсанов, командиры канонерских лодок А. М. Лоховин, П. И. Турыгин, политработники канлодок К. В. Крюков, В. Г. Яковлев, командиры сторожевых и бронекатеров Н. П. Епихин, И. Т. Богданов, И. И. Певнев, Г. А. Буровкин и многие другие.

Военно-воздушные силы Краснознаменного Балтийского флота, Ленинградского, Волховского и Карельского фронтов, взаимодействуя с нашими кораблями, совершили 200 самолетовых вылетов.

На следующий день мы с большим удовлетворением слушали сообщение Советского информбюро: «22 октября до 30 десантных барж и катеров под прикрытием авиации пытались высадить десант на один из наших островов на Ладожском озере. Силами гарнизона острова, наших кораблей и авиации КБФ десант противника был разгромлен. В результате уничтожено до 16

десантных судов противника и одно захвачено в плен. В воздушных боях сбито 15 самолетов противника. Наши корабли потерь не имели».

Кроме десантной баржи, на палубе которой стояли 37-миллиметровое орудие и четыре счетверенных 20-миллиметровых автомата, нашим трофеем стал десантный катер «У-6», оборудованный под плавучую ремонтную мастерскую и одновременно использовавшийся для высадки десантников. На катере в носу был установлен специальный щит, служивший удобным трапом. После незначительного ремонта трофейные корабли вошли в строй и принимали активное участие в боевых действиях. Десантная баржа использовалась как корабль противовоздушной обороны.

После боя у Сухо к нам зачастили представители флота и сухопутных частей. Они изучали трофейные корабли, их устройство и вооружение. С этими немецкими баржами-паромами нашим воинам и впредь предстояло иметь дело. Поэтому захваченные нами баржа и катер пришлось очень кстати как наглядные учебные пособия.

Так провалилась широко задуманная гитлеровцами десантная операция под кодовым названием «Базиль». Враг получил хороший урок, после которого его военно-морские силы на Ладоге так и не оправились. А наша флотилия обеспечила себе прочное господство на озере.

25 октября 1942 года газета «Правда» писала: «В истории героической обороны Ленинграда навсегда останется подвиг Ладоги — трудовой и воинский подвиг ее моряков».

Мы получали много писем от наших друзей. Уважаемый всеми нами писатель-моряк Всеволод Вишневский телеграфировал: «От всего сердца поздравляю вас с блестящим делом ЛВФ 22 октября. Это продолжение видлицких традиций... Это по-балтийски... Трасса в крепких руках. Новых успехов всем бойцам Ладоги!»

Взволновало нас и такое письмо:

«Дорогие товарищи ладожцы!

Мы восхищены вашим героизмом, который вы показали при разгроме фашистского десанта на Ладожском озере. Гордимся, что являемся питомцами Ладожской флотилии... Заверяем вас, дорогие товарищи, что в будущих боях, следуя вашему блестящему примеру, будем драться, не жалея сил, крови, а если потребуется, то и жизни для полного разгрома врага.

Лейтенант Клочкив и другие».

Это писали моряки-ладожцы, ушедшие в рядах морской пехоты сражаться на сухопутный фронт. А надо сказать, что только в августе — октябре 1942 года мы из своих матросов, старшин и офицеров сформировали три маршевых батальона морской пехоты общей численностью более 1500 человек. Они сражались под Мгой, на Синя-винских высотах и в районе Московской Дубровки, защищая с суши ладожскую Дорогу жизни. Позже многие из них принимали участие в боях по прорыву блокады Ленинграда.

В свое время эпизоды боя за остров Сухо мы увидели на экране. Это заслуга кинооператоров Ленинградской студии кинохроники товарищей О. С. Фомина, В. В. Гарданова, Н. С. Долгова, А. М. Романенко и А. Ф. Архиреева, которые в тот день оказались на флотилии и выходили с нашими канлодками в море.

Вот как оценил подвиг ладожцев швейцарский историк Юрг Майстер, занимавшийся историей германского флота во второй мировой войне. В журнале «Нейви» № 8 за 1957 год он писал: «На Ладожском озере советский флот продемонстрировал свое полное превосходство над флотом противника и остался хозяином этого жизненно важного пути». И далее: «Русские действовали на Ладожском озере в тактическом и стратегическом отношении исключительно хорошо... Они не допустили того, чтобы Ленинград заморили голодом и чтобы он попал в руки противника. Тем самым советская Ладожская военная флотилия внесла значительный вклад в коренное изменение хода войны на востоке».

Противник сам признал, что потерпел поражение у острова Сухо. После войны мне в руки попал доклад командира итальянских торпедных катеров капитана 3 ранга Бианчини «Боевые действия немецких паромов против острова Сухо», датированный 5 декабря 1942 года. Бианчини детально и довольно правдиво излагает ход событий, а заканчивает так:

«В итоге можно сказать, что весьма незначительные успехи, достигнутые в результате операции против острова Сухо, обошлись нашим силам очень дорого.

Это можно объяснить следующими причинами.

Ошибками, допущенными при маневрировании. Некоторые командиры паромов не обратили внимания на глубины озера при подходе к острову, в результате чего два парома сели на мель, а затем выскочил на камни и третий. Все три парома как боевые единицы были потеряны, несмотря на некоторые попытки снять их

с мели.

Чрезмерной продолжительностью операции. Она должна была носить характер набега. Вместо этого операция длилась три часа. В результате этого противник имел возможность сосредоточить по кораблям мощный огонь своей береговой артиллерии и всех канонерских лодок Ладожского озера, пришедших к острову из Морье и Новой Ладogi. Соединение же паромов вынуждено было значительно уменьшить свою скорость хода в связи с получением повреждений в результате огня противника. Ввиду вышеизложенного соединение паромов вынуждено было находиться на озере, подвергаясь атакам самолетов противника...

Недостаточностью прикрытия с воздуха...»

Сделали и мы выводы из боя за Сухо. Не следовало, конечно, располагать командный пункт батареи и радиостанцию возле маячного здания. Можно было ожидать, что враг весь огонь сосредоточит по маяку — самому приметному ориентиру. Надо было одновременно со строительством батареи форсировать инженерное оборудование острова. Если бы были построены капониры, надежные укрытия, заграждения, вражескому десанту было бы куда труднее высадиться на остров.

* * *

По горячим следам боя я направил на Сухо начальника береговой обороны флотилии подполковника Николая Ивановича Скородумова. Под его руководством в короткий срок были приведены в порядок орудия, погреба, маячное сооружение и пост СНИС. До конца боевых действий на Ладожском озере гарнизон острова продолжал нести свою ответственную вахту.

Поэт Анатолий Тарасенков писал тогда:

И стоит маяк в рубцах и ранах,
Вспоминая тот недавний бой,
И идут, как прежде, караваны
Ладожской дорогой голубой.

Да, караваны шли. Октябрь 1942 года был для нас, пожалуй, самым беспокойным за всю боевую историю флотилии. Но вопреки всему мы именно в этот месяц достигли самых высоких темпов перевозок.

Бражеские корабли больше не показывались на озере. Но фашистская авиация с яростным упорством атаковала наши канлодки и транспорты.

30 октября тральщик «ТЩ-82» вышел из Морье в Кобону, имея на буксире паром с десятью вагонами. В вагонах — раненые бойцы и ценное заводское оборудование. На траверзе маяка Кареджи, в районе, наиболее удаленном от наших зенитных батарей, на тральщике раздался голос сигнальщика Д. А. Баранова:

— От зюйд-веста самолеты противника!

26 «юнкерсов» в сопровождении истребителей летели курсом на Кобону.

Сыграли боевую тревогу. На глазах у моряков семь бомбардировщиков под прикрытием пяти истребителей отделились от группы и полетели к тральщику. Расчет 45-миллиметровой пушки под командованием старшины 1-й статьи А. В. Петрова и пулеметчики старшина 1-й статьи П. А. Ракитский и матрос М. Е. Гладких своим огнем сбивали их с боевого курса. Из тридцати бомб ни одна не попала в корабль. Но несколько разорвались очень близко. Крупными осколками и взрывной волной срезало мачты, разбило тральную лебедку и ходовой мостик, перебило в двух местах штуртрос. Корабль получил более 25 подводных пробоин, через которые стала поступать вода в машинное отделение и кубрики. Толстый четырехдюймовый буксирный трос тоже пострадал и держался теперь на одной пряди. Тральщик потерял ход и управление. А тут налетели истребители, сбрасывая на поврежденный корабль малые бомбы и стреляя по нему из пушек и пулеметов. Израсходовав боеприпасы, враг оставил тральщик в покое.

Из строя вышло более половины команды: шестнадцать раненых и шесть убитых. Смертью храбрых пали пулеметчик матрос М. Е. Гладких (ему оторвало правую руку, он продолжал стрелять левой, пока не был сражен насмерть), пулеметчик П. А. Ракитский, наводчик В. М. Петров. Среди тяжелораненых — командир тральщика старший лейтенант И. П. Тюньков, боцман главный старшина Н. Ф. Архипов, рулевой старшина 1-й статьи А. М. Соколов. Ранена была вся машинно-котельная вахта: старшины 1-й статьи И. П. Козырев, И. Н. Алешихин и матрос И. Н. Щукин. И все-таки тральщик жил! Действиями экипажа руководили помощник командира старший лейтенант П. А. Аверин, политработник А. А. Копылов и инженер-механик А. Н. Вальков. Легкораненым оказали медицинскую помощь, и они вернулись на боевые посты.

Часть пробоин оказалась в районе угольных

бункеров; сделать их изнутри не удалось, тогда механик корабля старший техник-лейтенант А. Н. Вальков обвязался тросом и опустился за борт в ледяную воду. Кувалдой забил в пробоины пробки-чёпы. На баллер руля надели стальную трубу и с ее помощью посредством талей стали вручную управлять кораблем. С большим трудом выбрали буксирный трос и закрепили его выше перебитого места. Продолжая борьбу с водой и пожарами, тральщик дал ход. Он выполнил задачу — довел паром до Кобоны. Дошел, что называется, на последнем дыхании: его тут же, в порту, пришлось посадить на мель, чтобы он не затонул, пока ему окончательно заделают пробоины...

* * *

В октябре Военный совет Краснознаменного Балтийского флота обратился к ладожцам с призывом:

«От вас, моряки Ладоги, требуется каждые сутки перевозить для Ленинграда вдвое больше грузов, чем перевозили летом...

Удвоить перевозки, несмотря ни на какие трудности, несмотря на осенние штормы, несмотря на усиление активности врага на озере!..

От вашего бесстрашия, умения, инициативы во многом зависит успех разгрома врага под Ленинградом. Родина не забудет вашей боевой работы, которая будет яркой страницей в истории героической обороны Ленинграда».

Мы понимали: до конца второй военной навигации остались считанные дни, надо воспользоваться ими, чтобы создать запасы продовольствия, боеприпасов, всего, в чем нуждаются город и фронт. Для этого ладожцы не жалели сил.

«Правда» писала в те дни: «Корабли, транспорты, буксиры с баржами идут по озеру бесконечной чередой, днем и ночью, в любую погоду. Это страна шлет Ленинграду, его фронту, его флоту снаряды и пушки, бензин и соляр, муку и мясо, ячмень и гречу».

Ладожская Дорога жизни питала силами Ленинградский фронт и Краснознаменный Балтийский флот, готовившиеся к новым боям.

Самым страшным врагом для нас снова становились штормы. Волны обрывали буксиры; не выдерживали корпуса даже озерных пароходов и барж. С сильной волной и ветром не справлялись

маломощные двигатели, и суда выносило в озеро. Приходилось организовывать их поиск и спасение. Так, в конце октября с малой трассы штормом унесло тендер. Всю ночь его мотало по озеру, пока не прибило к кромке битого льда (он в том году появился очень рано) у мыса Шурягского. Высланная на поиск канонерская лодка «Бира» с трудом разыскала пострадавшее судно. Моряки тендера всю ночь не выпускали из рук оружия, решив, что их прибило к вражескому берегу. Чуть позже штормом унесло другой тендер. Его затерло льдами, и, опоздай «Бира» немного, тендер не удалось бы спасти. Первым заметил терпящее бедствие судно дежурный боцман краснофлотец А. В. Романов. На корабле сразу же появилась «молния». Стихи ее не блистали поэтическими находками, но суть дела отражали верно:

Всех цейсовских биноклей сильнее
Глаза Романова видеть умеют.
Остер и точен моряцкий глаз,
Он тендер, затертый льдами, спас.

Вечером 25 ноября оперативный дежурный штаба флотилии доложил:

— На переходе из Морье в Новую Ладугу попал в шторм тральщик «ГЩ-176» с двумя баржами на буксире. Одна из барж терпит бедствие.

И он передал мне радиограмму с тральщика. В ней говорилось: «Буксир лопнул, деревянная баржа разваливается. Командир». Я приказал передать на тральщик: «Людей с деревянной баржи снять. Баржу взять на буксир и до последней возможности буксировать. Высылаю в помощь канонерскую лодку. Установите связь с «Бирой».

Канонерская лодка вышла на поиск. Ветер усилился до 9 баллов. Тральщик разыскали в 25 милях от берега противника. Разглядел его в темноте сигнальщик Н. И. Антонов. Тральщик еле держался на плаву, баржам ничем не мог помочь, и ему приказали идти в Новую Ладугу. На большой волне взять на буксир две баржи исключительно трудно. Командир «Бир» капитан 3 ранга А. М. Лоховин блестяще справился с задачей. Подходить к баржам пришлось почти вплотную, а их бросало, как щепки. Волна ходила по палубе канонерской лодки, из открытых трюмов вымывало уголь. Так было утеряно 44 тонны угля. Первый заведенный буксир лопнул. Завели снова — вырвало чугунный полуклюз баржи, а затем порвался и второй трос. Нужно вновь подходить. И все это в темноте. На обледеневшей палубе, окатываемые с головы до ног волной, трудились матросы под

руководством штурмана младшего лейтенанта Д. П. Шаблиевского. Только через три с половиной часа удалось завести концы — два перлиня, пеньковый и стальной — на первую баржу. Взять вторую, металлическую, баржу, имея одну на буксире, было еще труднее. Уже на подходе к Новой Ладоге на ней вывернуло чугунный кнехт.

Та же «Бира» вместе с «Гидротехником» уже в тяжелых льдах 7 декабря разыскала буксир и оторвавшуюся от него баржу с углем. Сначала нашли буксир и направили его в базу. А полузатонувшая баржа оказалась далеко от этого места — к северо-востоку от острова Коневец. «Гидротехник» взял ее на буксир, а «Бира» шла впереди, пробивая путь во льдах.

Пусть не подумает читатель, что только «Бира» занималась в те дни спасением застигнутых штормом и затертых льдами судов. Эту задачу приходилось выполнять всем канонерским лодкам и озерным буксирам.

Ладога в ту навигацию не баловала нас погодой. Метеостанция на маяке Кареджи зарегистрировала за лето и осень 72 штормовых дня, что составляло больше трети навигационного периода. А в хорошую погоду донимала вражеская авиация: за навигацию она совершила около 5 тысяч самолето-вылетов, сбросив на наши порты и корабли более 10 тысяч бомб разного калибра. Правда, это не проходило для нее безнаказанно — враг недосчитался 160 самолетов. И все-таки от ударов фашистской авиации мы потеряли 21 судно, а от штормов 34.

Вообще-то, потери значительные. Но они составили всего лишь 0,4 процента от общего количества грузов, доставленных в Ленинград. Прямо скажем, эта цифра вряд ли превышает потери, которые торговый флот несет в мирное время. Столь небольшой процент объяснялся одним: все ладожцы чувствовали огромную ответственность за порученное дело и всегда находились в готовности ко всяким неожиданностям.

Командиры кораблей и капитаны судов во время вражеских налетов своевременно снимались с якорей или отходили от пирсов. Они в совершенстве овладели маневром уклонения от ударов с воздуха. Лучше всего в таких случаях было выводить корабль на траверз самолетов, поперек их курса, и давать полный ход. Как правило, при этом бомбы падали за кормой. Зенитчики кораблей и судов успешно вели огонь, заставляя фашистские самолеты сворачивать с боевого курса и преждевременно сбрасывать бомбы.

В осенние дни рейсы кораблей настолько участились, что бойцы рабочих батальонов не справлялись с потоком грузов. В

помощь им нередко подключались моряки кораблей и речники. Они работали днем и ночью, а после сразу же становились на ходовую вахту.

В октябре, хотя штормы продолжали свирепствовать, мы получили большое облегчение — был открыт для плавания Кобонский канал, соединивший Шлиссельбургскую губу с Новолодожским каналом. Кобонский канал, для которого было использовано русло речушки Кобонка, был небольшим, длиной всего 2 километра, но, углубленный до 3 метров, он дал возможность речным судам и плотам ходить по Новолодожскому каналу от Новой Ладogi до Кобоны, не опасаясь штормов.

Идея создания этого соединительного канала принадлежала главному инженеру Северо-Западного бассейнового управления пути Наркомата речного флота В. И. Афанасьеву и начальнику гидроотдела того же управления Я. С. Гутерману. Прорывал канал экипаж земснаряда «Северо-Западный-7» под руководством капитана И. Н. Портнова и багермейстера И. Х. Гусева. В этой работе приняли участие и земснаряды «Эзель» и «УК-8». К осени закончилось углубление фарватера через волховский бар. Раньше глубина его была всего 145 сантиметров. Вынув 166 тысяч тонн грунта, труженики Балттехфлота довели эту глубину до 320 сантиметров при ширине фарватера 40 метров. Теперь уже не приходилось проталкивать баржи через бар, как говорили моряки, «на пузе». (Сущность этого метода сводилась к тому, что на корме застрявшего на баре судна укрепляли большой упругий кранец, и буксир, разогнавшись, ударял по нему форштевнем. Прием, конечно, варварский, но помогал: таким образом через бар были переправлены десятки, а то и сотни барж и самоходных судов. Первыми применили этот способ корабли б-го дивизиона тральщиков по инициативе командира «ТЩ-63» В. А. Щербикова.)

Осенние штормы сменились внезапно наступившими морозами. Озеро быстро покрылось льдом. Суда могли ходить только по узкому фарватеру, который непрерывно приходилось обновлять. Было усиленокрытие трасс с воздуха: в узком ледовом коридоре корабли и суда не могли уклоняться от бомб, а вражеская авиация в эти дни действовала особенно активно. Но ничто не могло остановить ладожцев.

Плавание во льдах всегда связано с риском. У меня до сих пор в памяти осталась беседа с А. А. Ждановым той поздней осенью. Андрей Александрович выглядел утомленным и больным. Лицо желто-серое, под глазами отеки. Он действительно был тяжело болен, но ни на минуту не прекращал работы. Как всегда, внимательно выслушал мой короткий доклад о делах флотилии; все более оживляясь, расспросил о настроении людей. Жданов

был тесно связан с флотом, с морями, хорошо знал их жизнь, знал корабли — ведь многие из них строились на ленинградских заводах под его неослабным контролем.

— Да, сейчас вам трудно плавать во льдах, — сказал он, — но плавать надо — городу и фронту нужны хлеб и боеприпасы. Я понимаю, что это опасно. Кстати, что будет с кораблем, если он окажется во льдах во время их торошения и сжатия?

— Мы стараемся не допускать этого — иначе корабль погибнет, — ответил я. — Сжатие или подвижка льда происходят под действием ветра и течения. За ними мы постоянно следим.

— Выходит, что вы должны больше наблюдать за погодой, чем плавать? — улыбнулся Андрей Александрович и тут же посерьезнел. — А обстоятельства требуют, чтобы суда шли по Ладоге без задержек, вопреки всему. Придется идти на риск. Но скажите, что произойдет с людьми, если корабль раздавит льдом?

— Корабль вряд ли удастся спасти, но тонуть во льдах он будет медленно. Людей с него можно успеть снять на лед.

Жданов подумал, легонько ударил ладонью по столу:

— Давайте мы с вами условимся, товарищ Чероков: смелее плавать! Не бойтесь риска. Нам нужно продовольствие. Конечно, жалко и обидно терять корабли. Но в крайнем случае пойдем и на это. А людей берегите. Если видите, что корабль не спасти, всех людей до одного снимайте на лед. Люди нам дороже любого корабля, любого груза!

Вернувшись на флотилию, я созвал командиров и политработников и передал им содержание беседы с секретарем Центрального Комитета. Товарищи все поняли правильно. Легче работать, когда руководство одобряет разумный, оправданный риск.

* * *

— Теперь можно и продлить навигацию, — заявили командиры, — никакие трудности нас не испугают.

Они стали действовать еще смелее, настойчивее, увереннее. А это большое дело. При таком настроении людей и аварийные ситуации складываются реже, и любая беда оказывается преодолимой. В самые трудные дни конца навигации ладожцы не потеряли во льдах ни одного суденышка.

Ленинград находился в преддверии второй военной зимы. Никто на Ладожской военной флотилии, конечно, не знал о планах Ставки. Но по возрастающим требованиям к нам чувствовалось, что важнейшие события не за горами, войска

готовятся к решающему удару. Значит, им потребуются тысячи тонн боеприпасов, оружия и других средств.

А мороз все крепче сковывал озеро льдом. По опыту прошлого года мы заранее сформировали особый отряд кораблей в составе канонерских лодок «Вира», «Нора», «Селемджа», «Буря» и «Шексна», буксира «Гидротехник», тральщика «ТЩ-100» и четырех металлических барж для плавания по большой трассе в штормовых и ледовых условиях. Командиром отряда был назначен командир 1-го дивизиона канонерских лодок капитан 1 ранга Н. Ю. Озаровский.

На этих кораблях поставили ледовую обшивку, усилили крепления корпуса — дополнительные бимсы, распорки. Все эти работы провели на ходу или у причалов во время погрузки. Работники технических отделений флотилии и военно-морской базы Осиновец, мастерских, моряки кораблей стремились подготовиться к ледовому плаванию, не нарушая темпов перевозок. Людям мы заблаговременно выдали теплое обмундирование — тулупы, полушубки, валенки, рукавицы, а корабли снабдили сверх норм тросами, буксирными концами, взрывчаткой, пешнями. Коммунисты и комсомольцы под руководством заместителя командира отряда по политической части К. В. Крюкова разъясняли каждому ответственность задачи, стоящей перед кораблями. Активно включился в подготовку людей к ледовой кампании ленинградский писатель капитан Владимир Федорович Пронин, который решением начальника политотдела был прикомандирован к отряду канонерских лодок. Этот талантливый неутомимый человек поспевал повсюду. Стенные газеты и «молнии» запестрели его яркими заметками, стихами, остроумными изречениями. Стихи он сочинял на ходу. До сих пор помню:

Ладогу скоро мороз скует,
Но и во льдах наша «Бира» пройдет,

Требует фронт снарядов массу —
Значит, ходить нам ледовой трассой.

Для Ленинграда любой караван
К сроку доставим сквозь лед и туман.

К сожалению, Владимир Федорович недолго пробыл у нас. Зимой он настоял, чтобы его послали в партизанский отряд под Ленинградом. Там он героически погиб в 1944 году.

В ноябре суда шли уже в сплошном льду. Очень трудно стало

подходить к пирсам: здесь, в местах скопления многократно взломанного льда, создались большие торосы. Моряки все чаще стали прибегать к взрывчатке. А вскоре лед настолько окреп, что стал заменять причалы. Корабли с ходу врезались в него, спускали сходни, к ним подкатывали машины.

13 декабря, когда обе трассы уже покрылись льдом, перед нами поставили задачу срочно перебросить пополнение войскам фронта с восточного на западный берег. А погода была — хуже не придумаешь: ограниченная видимость, снежные заряды, у берегов нагромождение торосов; в Шлиссельбургской губе толщина льда достигала 35 сантиметров. А тут еще ветер до 7 баллов, вызывающий опасную подвижку льдов.

На перевозку войск мы выделили канонерские лодки, а техника и вооружение перевозились на металлических баржах. Первый караван пробивался по малой трассе 38 часов. Следующие рейсы были значительно легче: наступило незначительное потепление, ветер немного стих и изменил направление, вытеснил лед из Шлиссельбургской губы, а на подходах к Кобоне стал действовать пробитый во льду фарватер. Переходы кораблей стали совершаться в течение 4–6 часов, а отдельные корабли пробивались и за 2 часа.

В этих тяжелых условиях плавания больше всех рейсов совершила канонерская лодка «Бира» под командованием капитана 3 ранга А. М. Лоховина. Как правило, «Бира» пробивала своим корпусом сплошной лед, а по ее следу тянулись остальные корабли и буксиры с баржами.

Грузили войска ночью, выгружать часто приходилось в светлое время. Спасали туман и низкая облачность, так что враг редко бомбил наши корабли. Последние суда выгружали своих пассажиров прямо на лед в добром километре от пирса, куда они добирались пешком. По льду на машинах подвозили уголь для наших кораблей.

В районе выгрузки дневал и ночевал только что назначенный новый командир военно-морской базы Осиновец капитан 1 ранга М. А. Нефедов, наш ледовик (А. Г. Ванифатьев был отозван на Балтику). Прибыв 28 декабря в Осиновец, Михаил Александрович доложил по ВЧ, что просит разрешить ему на два-три дня отложить прием дел и целиком заняться перевозками. Я дал согласие.

До 2 января мы перебросили на западный берег 36 829 человек и 1343 тонны воинских грузов. Тогда же доставили в Осиновец 1500 тонн угля — зимний запас для наших кораблей.

В эти дни я получил приказание командующего флотом подготовить корабль для выполнения важного задания.

23 декабря мы с вице-адмиралом В. Ф. Трибуцем вышли на канонерской лодке «Нора» в Кобону. Корабль продвигался медленно, взламывая сплошной лед. Командир канлодки капитан 3 ранга П. И. Турыгин брался за рукоятки машинного телеграфа. Корабль медленно отходил назад, потом разогнался и с шумом врезался в ледовое поле. Очень трудно было, но мы все-таки пробились. Однако подойти к пирсу не смогли — припай оказался очень прочным. Остановились метрах в семистах от причала. Вскоре на льду показалась большая группа офицеров и генералов. Среди них мы сразу узнали Маршала Советского Союза К. Е. Ворошилова. Гости уже приближались к кораблю, когда у самого трапа вдруг отломилась большая глыба льда. У меня мороз пробежал по коже. Но Турыгин и глазом не моргнул, дал задний ход, потом полный вперед и, вовремя застопорив машины, вогнал нос корабля в лед. Маршал и сопровождавшие его товарищи даже не заметили этого маневра. По трапу они поднялись на борт, и Турыгин, развернув корабль, взял курс на бухту Морье. Мороз доходил до 20 градусов. Пробитый нами фарватер уже затянуло льдом. Шли со скоростью не более 4 узлов. К. Е. Ворошилов долго стоял на ходовом мостике, вглядываясь в темноту и вслушиваясь в грохот взламываемого кораблем льда.

— Товарищ маршал, продрогнете, — обратился к нему Турыгин. Он пригласил в кают-компанию погреться горячим чаем Ворошилова и всех, кто сопровождал маршала.

За чаем Климент Ефремович тепло отозвался о моряхах флотилии. Он привел случай во время подготовки к Синявинской операции.

— На фронт прислали новые танки. Обрадовались мы им, но вдруг приходят танкисты и с горечью докладывают: танки есть, а воевать не могут, нет аккумуляторов, где-то застряли в пути. Говорю танкистам: «Идите на поклон к моряхам флотилии, они наверняка вас выручат». И действительно, моряки очень быстро доставили аккумуляторы, и танки вовремя вошли в бой.

До Морье мы добрались благополучно. Маршал, покидая корабль, сердечно поблагодарил командира и весь экипаж.

— Ну, ждите больших событий! — прощаясь, сказал мне Трибуц.

Какие это будут события, он не говорил. Но и без разъяснений было ясно: близятся решающие бои по прорыву блокады.

А «Норе» вскоре снова пришлось следовать в Кобону. На ней прибыли в Морье командующий Волховским фронтом генерал армии Кирилл Афанасьевич Мерецков и его заместитель генерал-

лейтенант Иван Иванович Федюнинский.

Последний конвой прибыл на западный берег 7 января 1943 года. Еще неделю сквозь лед пробивались одиночные корабли. К этому времени чуть южнее нашего ледового фарватера уже жила напряженной жизнью автомобильная дорога.

Как и в прошлом году, в прокладке ее участвовали наши гидрографы, гидрологи, метеорологи под общим руководством капитан-лейтенанта А. В. Гагарина и старшего лейтенанта В. И. Дмитриева. Полностью озеро долго не замерзало. Морозы чередовались с оттепелями, дождями. Но постепенно зима вступала в свои права. Стали реже штормы, вызывавшие подвижку льда. Шлиссельбургская губа наконец замерзла. 23 декабря с западного берега пришли первые пять автомашин, при этом головная следовала без груза. Несмотря на частые оттепели и множество трещин, делавших лед ненадежным, автодорога набирала темпы.

В то же время мы продолжали пользоваться водной дорогой. Наибольшая тяжесть плавания в ледовых условиях легла на канонерскую лодку «Шексна» и тральщик «ТЩ-100». Маневренная двухвинтовая «сотка», раскалывая тяжелый лед берегового припая, проводила за собой суда через волховский бар. Часто они вместе с «Шексной» спешили на помощь судам, застрявшим на трассе. Вообще-то, «Шексна» только числилась канонерской лодкой; не случайно мы ее позже приписали к отряду транспортов. Это был обычный буксир ледокольного типа, только вооруженный пушками. Командовал «Шексной» старший лейтенант Иван Тимофеевич Евдокимов. Ему уже было за пятьдесят, голову посеребрила седина. Моряки корабля уважали и любили своего командира, в прошлом штурмана дальнего плавания. За плечами Ивана Тимофеевича были тысячемильные рейсы по Атлантическому океану и полярным морям. Его опыт плавания во льдах очень пригодился на Ладоге. Не один корабль он вывел из ледового плена. И в эту зиму он совершил, казалось бы, невозможное — вырвал из заторов полузатонувшую, раздавленную льдами баржу, груженную свежими овощами, и дотащил ее в Осиновец. Спустя несколько дней «Шексна» через сплошной лед отбуксировала баржу с полушубками и валенками для бойцов Ленинградского фронта. Рейс этот осложнялся тем, что корабль давно плавал без профилактического ремонта; на переходе потекли водогрейные трубы котла, пар не держался на марке. Но сознание, что зимнее обмундирование необходимо бойцам фронта, побуждало команду «Шексны» не жалеть сил и идти на любой риск. Всего в 1942 году канонерская лодка «Шексна» провела 262 судна и отбуксировала 62 баржи.

20 января всем кораблям и судам флотилии был дан приказ приступить к зимнему ремонту.

Подводим итоги второй военной навигации. За всю свою историю Ладога еще не знала столь интенсивного судоходства. За эти 194 дня озеро пересекло 21 700 судов. Они перевезли 1 099 700 тонн различных грузов. В Ленинград доставлено 776 600 тонн продовольствия, топлива, боеприпасов и сверх того 16 800 голов скота, более 200 тысяч кубометров леса. Баржи-паромы перевезли 809 груженных вагонов и платформ с танками, орудиями, автомашинами. Ленинградский фронт и Краснознаменный Балтийский флот получили более 300 тысяч человек пополнения. Обратными рейсами из Ленинграда эвакуировано более полумиллиона женщин, детей, стариков, больных и раненых, вывезено 300 тысяч тонн различных грузов, главным образом заводского оборудования и продукции ленинградской промышленности, 271 паровоз, 1620 вагонов и платформ, отбуксировано по воде 98 железнодорожных цистерн.

План перевозок, установленный Государственным Комитетом Обороны, выполнен на 104 процента, план эвакуации населения — на 143 процента.

Ведущее место в перевозках пассажиров заняли транспорт «Вилсанди» (командир капитан 2 ранга М. О. Котельников), совершивший за навигацию 238 рейсов и перевезший 106 481 человека и 6400 тонн грузов; пароход Северо-Западного речного пароходства «Форель» (капитан Н. А. Кузнецов) — 329 рейсов, 66 тысяч пассажиров, 1834 тонны грузов; транспорт «Чапаев» (командир старший лейтенант И. В. Дудников) — 317 рейсов, 59 930 пассажиров и 1378 тонн грузов. Эти транспорты особенно настойчиво преследовала немецко-фашистская авиация. Команды несли потери. Корабли получали серьезные повреждения. Но моряки самоотверженно боролись за их живучесть, за жизнь пассажиров. Мастерски маневрируя, они уклонялись от ударов с воздуха и приводили корабли к месту назначения.

Среди тральщиков почетное первое место завоевал «ТЩ-75» (командир старший лейтенант Ф. Л. Ходов, заместитель командира по политической части старший политрук С. И. Исаев). Он совершил 278 рейсов, перевез 52 тысячи тонн грузов и более 12 тысяч пассажиров. За навигацию тральщик отразил 40 атак вражеских бомбардировщиков. «ТЩ-175» был удостоен переходящего Красного знамени Военного совета КБФ и переходящего Красного знамени Управления Октябрьской железной дороги. Кстати, эта вторая награда тоже не была случайной: тральщик очень часто буксировал паромы с паровозами и вагонами.

За успешное выполнение плана перевозок переходящее Красное знамя Военного совета флота получил и тральщик «ТЩ-176» (командир старший лейтенант С. В. Ефимов, заместитель по политической части Н. Я. Байчиков), который 275 раз пересек озеро, перевез несколько тысяч тонн грузов на своем борту и 18 тысяч тонн на буксируемых баржах, а также более 13 тысяч пассажиров. Этот тральщик неоднократно принимал участие в конвоировании судов.

Такой же награды удостоился экипаж буксира «Буй» (капитан А. Е. Патрашкин), который совершил больше 100 рейсов и отбуксировал сотни барж, доставивших более 55 тысяч тонн грузов.

За навигацию тендеры и мотоботы по малой трассе осуществили 13117 рейсов, перевезли 294244 пассажира и 245 800 тонн грузов.

В этих успехах важная роль принадлежала политотделу и всем политработникам флотилии, партийным и комсомольским организациям соединений и кораблей. Они мобилизовали моряков на выполнение главной задачи. Политотдел флотилии работал рука об руку с политотделом Северо-Западного речного пароходства. Моряки и речники трудились в едином строю, всемерно помогая друг другу.

В своих мемуарах «Утерянные победы» генерал-фельдмаршал Э. Манштейн с грустью писал: «Гитлер надеялся на возможность вынудить Ленинград и его население к сдаче голодной блокадой. Но Советы перечеркнули его планы, организовав снабжение города... — летом с помощью судов, зимой по построенной по льду дороге». В этом с ним нельзя не согласиться.

Ладожцы боролись с врагом огнем своих орудий и тоннами перевезенного топлива и боеприпасов. Поистине титанические усилия требовались от них, чтобы в шторм, стужу, во льдах, под разрывами бомб и снарядов выполнить свою задачу.

За образцовое выполнение задания правительства по снабжению Ленинграда и Ленинградского фронта более 700 ладожцев были награждены орденами и медалями.

Адмирал Флота Советского Союза Иван Степанович Исаков как-то отметил: «На Ладожском озере, чтобы хладнокровно выдержать атаки неприятельских самолетов на тихоходных и медлительных кораблях и сохранить ясную голову для расчетов и управления, надо было иметь какие-то особые нервы и необычайное мужество». И такими качествами ладожцы обладали.

Мы были горды сознанием, что за эту, самую тяжелую для нас, военную навигацию военные моряки, речники, железнодорожники и все те, кто был связан с ладожской Дорогой

жизни, не только вырвали Ленинград из тисков голода, но и сумели создать продовольственные запасы и обеспечить Ленинградский фронт и Краснознаменный Балтийский флот всем необходимым для прорыва вражеской блокады.

* * *

И вот долгожданный момент наступил. 12 января 1943 года по решению Верховного Главнокомандования в районе шлиссельбургско-синявинского выступа началась наступательная операция войск Ленинградского и Волховского фронтов под условным наименованием «Искра». В 9 часов 30 минут артиллерия двух фронтов во взаимодействии с артиллерией Краснознаменного Балтийского флота и Ладужской военной флотилии начали мощную артиллерийскую подготовку. Сразу после нее при поддержке авиации 13-й и 14-й воздушных армий и военно-воздушных сил флота войска 67-й армии Ленинградского фронта под командованием генерал-майора М. П. Духанова и 2-й ударной армии Волховского фронта под командованием генерал-лейтенанта В. З. Романовского перешли в наступление.

* * *

С радостью и волнением следили мы за ходом боевых действий. Войска обеих армий, пробиваясь навстречу друг другу, взламывали вражескую оборону. Вместе с красноармейцами шли в атаку краснофлотцы морской пехоты и морские отряды, выделенные флотилией. Участвовали в прорыве блокады и батареи нашего 302-го отдельного артиллерийского дивизиона. Я уже говорил, что они непрерывно вели борьбу с вражескими батареями, пытавшимися обстреливать малую трассу и наше побережье. Мы к этому так привыкли, что я приказал оперативной службе не докладывать мне об открытии огня, а сообщать лишь его результаты. Но на этот раз я сам приехал на наблюдательный пункт командира дивизиона майора Г. В. Коптева в поселок Морозовка. Наши артиллеристы своим огнем поддерживали наступление войск 67-й армии. Батареи разрушали вражеские объекты в Шлиссельбурге и расчищали путь атакующим при форсировании Невы. Огонь корректировался с наблюдательного пункта 409-й батареи на Орешке. Со стен крепости все поле боя прекрасно просматривалось.

302-й артиллерийский дивизион провел в эти дни 140

стрельб, израсходовав 5239 снарядов. Только орудия 380-й батареи старшего лейтенанта В. И. Шалаева в первый час боя произвели 330 выстрелов. Интенсивный и меткий огонь вела 440-я батарея старшего лейтенанта И. М. Смагаринского.

Наши войска уже в Шлиссельбурге, а батарейцы все получают заявки: бьют по вражеским частям, пытающимся контратаковать, и по огневым точкам в глубине вражеской обороны в Марьино, Дубровке.

Через два часа после освобождения Шлиссельбурга я с группой офицеров отправился в город. Шли по маршруту, которым наши войска форсировали Неву. Полыньи, пробитые снарядами и бомбами, еще не затянуло льдом, в них рябит черная вода. Перешли на левый берег. Хотелось осмотреть город, порт, проверить их состояние, а главное, увидеть результаты стрельбы наших артиллеристов.

Город не узнать. Большинство зданий взорвано гитлеровцами. Улицы завалены щебнем. Среди пожарищ торчат обгорелые трубы — все, что осталось от деревянных домов. Вокруг валяются еще не убранные трупы гитлеровцев. Из подвалов со слезами радости выбираются уцелевшие горожане. Оборванные, истощенные, они обнимают, целуют наших солдат. Коптев уверенно ведет нас по улице: во время стрельб он изучил город как свои пять пальцев. Показывает нам доты и дзоты, наблюдательные пункты, траншеи, ходы сообщения и другие объекты вражеской обороны. Они разбиты, распаханы снарядами. Хорошо поработали артиллеристы! В разрушенном доте на берегу канала наши бойцы нашли неоконченное письмо. Автор его эсэсовец обер-ефрейтор Август Вормбехер писал: «Я не могу дальше переносить этот кошмар. Уже неделю бушует над нами ураган огня и стали. Мы совсем потеряли голову... Из крепости (видимо, имеется в виду Орешек. — В. Ч.) они бьют прямой наводкой, как из винтовок. По озеру к ним все время подходят подкрепления, а мы не в силах помешать им. Они, а не мы хозяева положения... Какое ужасное слово — Ладога!...»

18 января наступающие части наших фронтов встретились в районе поселков № 5 и № 1 юго-восточнее Шлиссельбурга. К концу дня от врага было освобождено все южное побережье Ладожского озера. Блокада прорвана!

Город-герой Ленинград никогда не был одинок, он постоянно чувствовал заботу партии и правительства, всего народа. Теперь он еще теснее будет связан со страной, широко расправит свои могучие плечи.

На кораблях, в частях и подразделениях идут митинги. Ладожцы бурно выражают свою радость, клянутся сражаться и

трудиться еще лучше.

Прорыв блокады привел к большим переменам на озере.

Еще в ноябре наши боевые друзья — военные строители и железнодорожники поистине фронтовыми темпами начали возводить невиданное доселе сооружение: свайно-ледовую железную дорогу, которая своими двумя колеями, широкой и узкой, должна была соединить оба берега озера. В этих работах участвовали инженерные и железнодорожные войска Ленинградского и Волховского фронтов, метростроевцы Ленинграда и Москвы, тысячи ленинградцев и жителей окрестных сел и городов. Свою лепту вложили и наши гидрографы во главе со старшим лейтенантом Х. Н. Мамяном и лейтенантом Е. П. Чуровым. Они исследовали будущую трассу, выбирая наиболее короткий путь, причем с глубинами, не превышающими 5 метров.

Работы на озере велись круглые сутки под воздействием почти ежедневных авиационных налетов. К 18 января было забито 25 тысяч свай, на которые уложено почти 15 километров железнодорожного полотна — половину общего протяжения пути.

С освобождением Шлиссельбурга Государственный Комитет Оборона вынес решение прекратить строительство свайно-ледовой железнодорожной линии через озеро и потребовал приступить к созданию новой железнодорожной ветки Шлиссельбург — Поляна с мостовым железнодорожным переходом через Неву. Эта задача была возложена на 2-е управление военно-восстановительных работ во главе с его начальником генералом И. Г. Зубковым. В узкой полосе прорыва вдоль южного берега Ладожского озера выделенные части немедленно приступили к работе.

Линия фронта проходила всего в 8 километрах. Строили под вражеским огнем. Часто уже сделанное оказывалось разрушенным и все приходилось начинать заново. И все же в небывало короткий срок — за семнадцать дней — были построены железнодорожная линия протяженностью 33 километра, 6 километров станционных путей, временный 1300-метровый свайно-ледовый железнодорожный мост через Неву и мосты через реки Назия и Черная. На правом берегу мост соединялся железнодорожной веткой, идущей от Черной речки к поселку Морозовка. Ширина Невы в этом месте достигает 1000 метров, глубина до 7 метров, скороеть течения — 3 метра в секунду. Все это учитывалось при строительстве.

И вот первый сквозной поезд с продовольствием прошел по новому мосту. Вели его машинист Иван Пироженко, его помощник Виктор Дятлов, кочегар Иван Антонов. На паровозе находились начальник управления военно-строительных работ И.

Г. Зубков и уполномоченный Наркомата путей сообщения по Волховскому железнодорожному узлу, заместитель начальника Северной железной дороги В. М. Виротайнен. Мы успели крепко подружиться с ним, встречаясь в Смольном, в Волхове и Кобоне. Когда-то Вольдемар Матвеевич сам был машинистом. Каждый железнодорожник знал его, и он, похоже, знал всех. Во всяком случае, сколько мне ни приходилось видеть его в кругу машинистов и путейцев, он каждого называл по имени.

Бывший машинист стал крупным государственным деятелем — в конце сороковых годов он возглавил Совет Министров Карело-Финской ССР.

7 февраля поезд, украшенный еловыми ветками и громадным алым полотном со словами «Боевой привет шлет Родина героическому Ленинграду!», прибыл на Финляндский вокзал Ленинграда. Тысячи ленинградцев во главе с председателем Ленсовета П. С. Попковым встречали его громогласным «ура» и музыкой оркестров.

Восстановление регулярного железнодорожного сообщения с Большой землей значительно улучшило положение Ленинграда, фронта и флота.

Параллельно с железной дорогой была проложена шоссейная. Она также имела важное значение. Большая часть грузов теперь шла прямо в Ленинград путем более коротким и более надежным, чем лед Ладожского озера.

Враг неистово бомбил и обстреливал новую коммуникацию. На выручку строителям и железнодорожникам снова поспешили моряки. Под руководством флагманского химика флотилии майора Г. И. Ковановского использовались морские дымовые шашки. Дымзавесы ставились с учетом направления и силы ветра. После этого противник уже не мог вести прицельный огонь. Сначала шашки жгли на льду, а когда он сошел, прикрывать мосты стали катера-дымзавесчики.

Над всеми трассами, связывавшими Ленинград со страной, почти ежедневно происходили ожесточенные воздушные бои. Нередко подбитые «юнкеры» и «мессеры», оставляя дымные хвосты, из последних сил тянули к своим аэродромам, но далеко не всем это удавалось, и они врезались в лед. Несла потери и наша авиация. За зиму 1942/43 года моряки поста наблюдения и связи на маяке Кареджи под командой старшины П. П. Белова выбрали двадцать человек из экипажей восьми наших самолетов, подбитых над ледовой трассой.

18 марта вступил в строй второй железнодорожный мост через Неву длиной 800 метров и высотой 8 метров. Он вырос в 600 метрах от первого, ниже по течению.

Это был свайно-ряжевый мост с дополнительным деревянным настилом для автотранспорта. Первый мост сохранялся как дублирующий и принимал поезда лишь в случаях, когда противнику удавалось вывести из строя новый. Вскоре через Неву пролег еще и автодорожный мост. А когда река очистилась ото льда, навели два понтонных моста южнее Орешка. Все эти мосты действовали до полного снятия блокады города. К сожалению, их пропускная способность все же не могла полностью удовлетворить потребности города-фронта. Поэтому по-прежнему напряженно действовала ледовая трасса, а нас предупредили, чтобы мы готовились к новой навигации.

Третья военная навигация

Зимой 1942/43 года главной задачей флотилии снова был своевременный и высококачественный ремонт кораблей и судов. Трудностей было меньше, чем в прошлом году: и опыт кое-какой накопился, и техническая база стала лучше, а главное — удалось более организованно подготовиться к зиме. Все мелкие суда и корабли, включая катера, мы еще до ледостава подняли на стенку или вытащили на берег. Да и крупные корабли, хотя они и плавали до последней возможности, ни один не оставили зимовать во льдах. Прибавилось у нас мастерских. Одну открыли в поселке Морье. Пусть в неприспособленном, но большом каменном здании, теплом и достаточно светлом. Установили здесь необходимые станки. Новоладожские судоремонтные мастерские развернули свой филиал в деревне Подол вверх по реке Волхов. По сравнению с Новой Ладогой место было сравнительно тихое, вражеская авиация заглядывала сюда редко.

Бездействующий зимой шлюз Староладожского канала превратили в своеобразный сухой док: в него вводили суда, а затем воду выкачивали, и они оказывались на суше. Идея эта исходила от путейцев Приладожского технического участка В. Н. Шурпицкого и Н. Г. Горина. Ее горячо поддерживали флагманский инженер-механик нашего отряда транспортов З. Г. Русаков и заместитель начальника технического отделения Н. Н. Шерман. Необходимые работы произвела инженерная служба флотилии под руководством военного инженера 3 ранга В. С. Мельницкого. И теперь небольшие корабли и суда проходили здесь ремонт корпусов, дейдвудных труб, смену винтов.

Как и в прошлом году, главными энтузиастами на ремонте были наши инженер-механики, особенно флагманский механик флотилии инженер-капитан 2 ранга П. С. Касьянчук, флагманский механик охраны водного района инженер-капитан 3 ранга И. И. Карнаух, инженер-механик отряда тендеров инженер-капитан-лейтенант С. И. Стеблянко.

Хорошо помогал нам технический отдел флота, возглавлявшийся в это время инженер-капитаном 1 ранга Николаем Николаевичем Кудиновым.

На кораблях широко развернулось социалистическое соревнование за темпы и качество ремонта. В те дни флотильская газета много писала о матросах В. Н. Григорьеве, А. Н. Соколове, В. Г. Прокофьеве, В. П. Котове, которые внесли ценные рационализаторские предложения и в полтора-два раза перевыполняли норму, о матросе А. В. Шустове, через чьи руки

прошли десятки моторов катеров и тендеров, о главном старшине И. В. Панасюке, много труда вложившем в восстановление трофейной десантной баржи, которая вошла в строй наших кораблей под наименованием «ДБ-51».

Наряду с ремонтом шло и перевооружение кораблей. На канонерских лодках устанавливались орудия более крупных калибров, более дальнобойные и скорострельные, на многих других кораблях ставились новые зенитные автоматы. На канонерских лодках «Нора» и «Буря» взамен снятых 76,2-миллиметровых установок, а на «Селемдже» взамен 100-миллиметровых орудий установили по две 130-миллиметровые пушки, зенитные средства дополнили двумя 37-миллиметровыми автоматами. На канлодке «Бира» ее две «сотки» переставили на новые, более надежные фундаменты, добавили третью. На всех канонерских лодках появились новые приборы управления стрельбой, были переоборудованы артиллерийские погреба и системы подачи боеприпасов к орудиям. Перевооружение кораблей усиливало их огневую мощь, что очень важно при выполнении основной задачи канонерских лодок — стрельбы по берегу. Работами по перевооружению кораблей непосредственно руководили флагманский артиллерист флотилии капитан 2 ранга Г. Н. Слиской, дивизионный артиллерист канонерских лодок Н. И. Яркий и начальник артиллерийских мастерских Н. И. Новиков. Неоценимую помощь оказали нам наши верные друзья — рабочие Балтийского завода имени Серго Орджоникидзе во главе с инженером А. М. Косачом.

Корабли были усилены и средствами связи, на многих из них установили более совершенные радиостанции. Хватало хлопот и со старыми рациями. Начальник радиомастерских лейтенант Валериан Осипов и его подчиненные работали без отдыха, пока не привели в порядок всю радиоаппаратуру, что было непросто, если учесть постоянную нехватку запасных частей.

Значительно облегчила зимний судоремонт щедрость энергетиков. ВолховГЭС выделила нам дополнительно электроэнергию. Это позволило отказаться от многих прожорливых и ненадежных движков, которыми мы раньше пользовались.

Одним словом, в эту зиму ремонт не выматывал моряков, как в прошлом году. У нас оставалось время для учебы, для налаживания всей боевой службы.

Мы смогли значительно больше внимания уделить тактической и оперативной подготовке офицеров, изучению боевого опыта, анализу наших успехов и промахов. Детально рассмотрели вопросы взаимодействия — в масштабе соединений,

разнородных тактических групп, флотилии в целом, а также взаимодействия ее сил с войсками приозерных армий и военно-воздушными силами флота. С учетом накопленного опыта заново проверили, как укреплены наши военно-морские базы Новая Ладога и Осиновец, делая упор на противодесантную оборону побережья.

Между прочим, этой зимой мы применили новшество — при охране водного района главной базы сформировали аэросанную роту. В нее входило шесть боевых и трое транспортных аэросаней. Они успешно несли подвижный дозор на льду, перебрасывали бойцов для усиления отдельных пунктов обороны. Кроме того, аэросани часто использовались для высадки разведчиков на берегу, занятом противником. Применение аэросаней полностью себя оправдало.

В 1943 году весна началась рано. В конце марта рейд Осиновца уже очистился ото льда. На кораблях подняли пары.

30 марта прекратила действовать ледовая трасса. А еще раньше — 26 марта — канонерская лодка «Шексна» под командованием старшего лейтенанта И. Т. Евдокимова взяла курс на Кобону. И хотя трудный был рейс — у Кобоны путь пришлось прокладывать взрывчаткой, — но «Шексна» прошла. 28 марта сквозь льды на чистую воду пробилась канонерская лодка «Бира». Перед ней стояла задача опробовать после ремонта механизмы, отстрелять новые пушки и проверить артиллерийские прибюры. Вслед за ней 31 марта выбралась на чистую воду «Буря».

А 4 апреля в Осиновец была доставлена первая баржа с грузом. Ранняя весна не застала нас врасплох.

Командование флотилии обратилось с призывом ко всему личному составу флотилии и пароходства. «Блокада Ленинграда прорвана, — говорилось в этом обращении, — но не снята. Родина снова возлагает на нас почетную, ответственную и благородную задачу — снабжение Ленинграда, фронта и флота всем необходимым для борьбы. Образцово проведем кампанию 1943 года! Поможем Красной Армии и Краснознаменному Балтийскому флоту разгромить врага под Ленинградом!»

Первые дни кораблям и судам приходилось плавать в довольно тяжелых условиях — на озере происходило сжатие и торошение льдов. В это время усилила активность вражеская авиация. Усложняло положение и отсутствие навигационного ограждения — пока лед не сошел, его не поставишь. Выручал опыт, приобретенный за трудные военные навигации. Командиры кораблей и капитаны судов прекрасно изучили район плавания и привлекли к самым сложным условиям.

А испытания начались сразу же. 3 апреля два вражеских

бомбардировщика атаковали транспорт «Чапаев», совершавший переход по малой трассе. Лед затруднял маневрирование. Командир транспорта старший лейтенант И. В. Дудников в рупор крикнул артиллеристам:

— Все зависит от вас!

И те старались изо всех сил. Своими сорокапятками они помешали прицельному бомбометанию. Сброшенные «юнкерсами» бомбы взорвались на льду. Осколками ранило пять человек из верхней команды, корабль получил десятки пробоин, но благополучно дошел в Кобону. После этого случая мы перестали выпускать в озеро одиночные транспорты без прикрытия с воздуха.

В апреле и мае над малой трассой неоднократно разыгрывались воздушные бои. В ночь на 28 мая летчик-истребитель Александр Андреевич Трошин, прикрывая суда, сбил два вражеских самолета. Я поспешил к нашим крылатым друзьям и прямо на аэродроме вручил отважному летчику орден Красного Знамени.

В апреле решением Наркома ВМФ дивизионы канлодок были расформированы, и корабли объединялись в отдельный отряд канонерских лодок в составе «Шексны», «Виры», «Бурей», «Норы», «Селемджи» и «Лакты». Командиром отряда назначили Николая Юрьевича Озаровского. К сожалению, в июле мы расстались с ним в связи с переводом его на работу в Москву. Его должность занял капитан 1 ранга Владимир Нестерович Лежава. Это был старый моряк — на флот он пришел еще в 1921 году. По национальности грузин, вырос в Кутаиси. Вот тогда, еще юношами, мы с ним и познакомились. Владимир был немного старше меня, исключительно подвижный, задорный. Своей кипучей энергией он заражал окружающих.

Заместителем командира отряда по политической части был назначен капитан-лейтенант Василий Георгиевич Яковлев. Еще в конце 1942 года политработники получили командные звания, а в марте 1943 года на плечах у всех нас появились погоны. И к тому и к другому моряки привыкли быстро.

Яковлев успел уже показать себя отличным политработником. С первых дней войны он служил на канонерской лодке «Селемджа». Человек это разносторонний: дипломированный судомеханик, инженер-машиностроитель, а перед самой войной окончил Военно-политическую академию. Образованный, думающий, он легко находил дорогу к сердцам людей.

Когда Яковлев представился мне в связи с назначением на новую должность, я ему сказал:

— Василий Георгиевич, командиром отряда к вам

назначается Владимир Нестерович Лежава. Это боевой офицер. Он горяч и вспыльчив, но головы не теряет, в бою рассудителен и находчив. Помогите ему.

— Я вас понял, — последовал ответ. — Все, что от меня зависит, постараюсь сделать.

И действительно, новый командир и его заместитель сработались прекрасно.

Военный совет Ленинградского фронта своим постановлением от 26 марта уточнил план перевозок по озеру. Он действительно был выше прошлогоднего. Для обеспечения необходимого маневра нам предлагалось использовать три линии коммуникаций: большую трассу Новая Ладога — Морье, малую Кобона — Осиновец и по Новолadoжскому каналу Новая Ладога — Шлиссельбург.

Ранняя весна оказалась коварной. Погода на озере менялась внезапно. Тихо, спокойно, и вдруг поднимается треск и грохот, льдины громоздятся одна на другую.

Нам приказали срочно переправить на восточный берег войска. Сажаем сотни людей на канонерскую лодку «Шексна» и транспорт «Вилсанди» — корабли, испытанные в ледовых плаваниях. Последний вел новый командир капитан-лейтенант Георгий Апостолович Мавула. В качестве обеспечивающего с ним шел офицер штаба отряда транспортов старший лейтенант Б. А. Вайнер, имевший хорошую штурманскую подготовку и опыт плавания во льдах в прошлых навигациях. Вначале все получалось хорошо. «Шексна» своим прочным корпусом разбивала лед, «Вилсанди» уверенно следовал за ней. И вдруг уже на подходе к Кобоне «Вилсанди» сжало льдом, как тисками. Команда пыталась скалывать лед, взрывать его толком — не помогло. Транспорт сжимало все сильнее, с левого борта на палубу громоздились льдины. Корпус корабля трещал. Появились трещины и разрывы, в них хлынула вода. Вырвало руль. Корабль на глазах сплющивался и медленно кренился на правый борт. Позже Вайнер рассказывал мне:

— Слышно было, как трещал корпус, стонали шпангоуты и созданное добавочное крепление. Корабль весь содрогался, а льды наступали.

«Шексна» пыталась развернуться и оказать помощь транспорту, но и ее затерло льдинами. Стало ясно, что «Вилсанди» — не спасти. Старшему из находившихся на борту транспорта 350 пехотинцев была объяснена обстановка и предложено вывести людей на лед. В сопровождении офицера и матросов с корабля они отправились в Кобону. Сняв ценные грузы и оборудование, сошел на лед и перешел на «Шексну» экипаж

«Вилсанди». Последним покинул гибнущий корабль командир транспорта капитан-лейтенант И. И. Магула. И почти тотчас раздался оглушительный треск: громадная льдина продавила борт и втиснулась внутрь корабля. Транспорт стал быстро заполняться водой. Выравнивая крен, он погружался, пока не сел на грунт. Над водой виднелась лишь верхняя палуба.

Канонерская лодка «Шексна», дождавшись перемены ветра и отжима льдов, продолжала путь и благополучно подошла к причалам Кобоны. Резко изменившаяся гидрометеорологическая обстановка на озере явилась причиной гибели транспорта «Вилсанди».

Как правило, метеослужба не подводила нас. Ее прогнозы были довольно точными. Операторы, диспетчеры, командиры кораблей радовались голосу синоптика Голенищевой по радио: «Штормовое предупреждение отменяется!» и огорчались, когда тот же приятный голос оповещал об ухудшении погоды. На этот раз синоптики тоже предупреждали, что погода ненадежная. Но срочность задания вынудила идти на риск.

Потеря «Вилсанди» была для нас очень чувствительной. Это был наш самый крупный транспорт водоизмещением около 600 тонн. Правда, он был старый — постройки 1905 года, с очень слабым корпусом, и уж никак не приспособлен для плавания во льдах. Но на войне не приходится считаться с этим. К счастью, на «Вилсанди» никто из команды и пассажиров не пострадал. Да и сам корабль недолго пробыл на дне. 23 августа 1943 года аварийно-спасательный отряд флотилии под руководством его нового начальника капитана 3 ранга А. М. Субботина поднял транспорт. Моряки корабля, рабочие ремонтных мастерских под руководством технического отделения флотилии быстро его восстановили, и весной 1944 года «Вилсанди» снова поднял Военно-морской флаг. Много инициативы в ремонт корабля вложил флагманский механик отряда транспортов З. Г. Русаков.

Хуже получилось с тральщиком «ТЩ-126». Он погиб в Волховской губе. Погиб со всем личным составом и находившимся на борту командиром охраны водного района главной базы флотилии капитаном 3 ранга П. А. Куриатом (к этому времени он был кавалером уже двух орденов Красного Знамени). На нем же погиб и флагманский минер флотилии капитан 2 ранга Е. Д. Пехарев.

Тральщик под командой старшего лейтенанта Михаила Евстигнеевича Колобова-Подшивалова вышел на Волховский рейд, чтобы уничтожить немецкие противотанковые мины, вмерзшие в лед. Видимо, противник применял их в системе противодесантной обороны. Весной льдины с этими опасными

деревянными ящиками вынесло к нашему берегу.

«ТЩ-126» должен был найти и обезвредить вражеские «подарки». И вдруг взрыв — тральщик исчезает вместе со всем личным составом. Что же произошло с «ТЩ-126»? Этот вопрос немного прояснился, когда мы подняли затонувший корабль. У него была пробоина в корпусе, — по-видимому, взрыв произошел, когда командир, заметив мину на льдине, пытался подойти к ней и высадить минеров. Но тральщик какое-то время еще держался на воде. Моряки пытались спасти свой корабль — об этом свидетельствует обнаруженный на верхней палубе тральщика развернутый аварийный пластырь. Вода поступала все быстрее, и корабль затонул. Люди оказались в ледяной воде. Они погибли от переохлаждения.

Когда 15 мая «ТЩ-126» подняли со дна, на его палубе кроме брезентового пластыря увидели толовые шашки весом по 200 граммов с надписями на немецком языке. Значит, наши моряки по крайней мере одну мину успели разоружить.

После соответствующего ремонта «ТЩ-126», как и «Вилсанди», поднял флаг и вновь встал в строй боевых кораблей. Поэтому у меня язык не поворачивается говорить о таких кораблях «погибли». Да, они были затоплены, да, на время они выключились из нашей боевой работы. Так бывает с тяжело раненым бойцом. Но потом, залатав раны, корабли снова встали на боевую вахту, сохранив свое славное имя и свои славные традиции. Корабли наши бессмертны, как наше дело, как труд и подвиги наших людей!

Едва озеро очистилось ото льда, перевозки по нему приняли такой интенсивный характер, какого и в прошлом году не было. Хотя на южном берегу действовала железная дорога, но она находилась под постоянным вражеским огнем, поезда по ней пускали только ночью. К тому же почти после каждого обстрела дорогу приходилось ремонтировать. Ясно, в таких условиях железнодорожникам трудно было обеспечить город и фронт всем необходимым, поэтому перевозки через озеро сохраняли свое значение. Только в апреле, когда озеро еще не совсем очистилось ото льда, ладожцы переправили в Ленинград 54 643 тонны грузов, 18 017 пассажиров, 223 груженных железнодорожных вагона и 98 цистерн.

По большой трассе первый конвой был отправлен из Новой Ладоги в Осиновец только 28 мая. С первого же рейса взял хорошие темпы личный состав транспорта «Стензо». Это было небольшое судно специальной постройки, с одним трюмом, занимающим его носовую и центральную часть. Весной 1943 года в командование транспортом вступил лейтенант Алексей

Николаевич Суханов, воспитанник флотилии. В 1941 году, когда он был еще старшиной, мы послали его на курсы младших лейтенантов. Окончив их, он плавал помощником командира «Ханси». А теперь вот стал командиром корабля. На «Стензо» он сразу оказался на месте. Волевой, решительный, строгий и внимательный к подчиненным, он быстро завоевал авторитет. (Воспользуюсь случаем и, забегаю вперед, скажу, что в 1948 году А. Н. Суханов по состоянию здоровья демобилизовался. Сначала работал капитаном флота рыбо-промысловой станции, а с 1960 года — бессменный председатель крупного рыболовецкого колхоза имени М. И. Калинина в Новой Ладоге. Алексей Николаевич пользуется большим уважением в городе. Под его руководством колхоз создал собственную верфь, с нее сходят рыболовецкие суда, которые можно встретить не только на Ладоге.)

Враг, чтобы сорвать перевозки, выделил для ударов по Ладогe новые авиационные части. Они доставляли нам подчас немало бед. Десятки немецких самолетов обрушили удар на Осиновец. Бомбы попали в продовольственный склад и в яму с мазутом. К небу поднялся густой столб темного дыма. К месту пожара на «эмке» устремились капитан 1 ранга М. А. Нефедов и начальник штаба базы капитан 2 ранга П. И. Барабан. Нефедов, наш прославленный ледовик, был и моряком превосходным. Он снова получил повышение: его назначили заместителем начальника тыла флота, и он только что сдал дела новому командиру военноморской базы капитану 1 ранга Александру Ивановичу Эйсту. Казалось бы, ликвидировать последствия вражеского налета теперь не входило в его обязанности. П. И. Барабан тоже человек опытный и способный, прекрасный штабной офицер. Мы с ним вместе служили и на торпедных катерах, и в Отряде кораблей реки Невы. Не обращая внимания на продолжавшуюся бомбежку, они подъехали к горящему продовольственному складу. Барабан выскочил из машины. И тут поблизости в грунт упала тяжелая авиационная бомба. Она не взорвалась (у гитлеровцев это часто случалось), но ударной волной Петра Ильича Барабана отбросило на штабель дров. Водитель матрос Анатолий Фокин, раненный осколками камней, добежал до штаба базы и доложил о случившемся. Когда к месту происшествия подоспели люди, они нашли Барабана в тяжелой контузии, а Михаила Александровича Нефедова мертвым: ему попал в висок тяжелый камень. Так мы потеряли замечательного офицера, участника гражданской войны, члена партии с 1918 года.

28 мая в своем дневнике Всеволод Вишневский записал: «Противник усиленно бомбит Ладогоу... убит командир

Осиновецкой военно-морской базы... Миша Нефедов, которого я знал с 1923 года, — умница».

В ночь на 25 мая враг повторил налет. В нем участвовало 58 самолетов, действовавших небольшими группами с различных направлений. Основной удар опять был нацелен на наши топливные склады в Морье. Одновременно одиночные самолеты бомбили гавани Новая, Гольсмана, Осиновец. Результаты налетов были весьма незначительны. Характерно, что 15–20 процентов бомб опять не взорвалось.

Это и радовало нас и настораживало. Особенно насторожили и встревожили доклады с береговых постов и кораблей, находившихся на рейде: вражеские самолеты вместе с бомбами сбрасывают на парашютах мины. При этом приводились координаты их падения.

Немедленно высылаем тральщики. Они долго утюжили подозрительные районы. Мин обнаружено не было. Вместо них выловили несработавшие светящиеся авиационные бомбы (САБы), сбрасываемые на парашютах. Обидно: тральщики на несколько дней были оторваны от перевозок — главного нашего дела.

То, что налет в ночь на 25 мая не принес успеха гитлеровцам, во многом объясняется мужеством личного состава 95-го и 11-го отдельных зенитных артиллерийских дивизионов, которые прикрывали Осиновец и Морье. Они не давали фашистским летчикам прицельно бомбить склады, причалы и корабли. В ту ночь наши зенитчики сбили три вражеских самолета.

Офицер штаба 95-го дивизиона капитан Г. Г. Портнов доложил мне, что в среднем каждое орудие той ночью произвело 200 выстрелов. Гитлеровцы пытались подавить наши батареи, вокруг оружейных дворигов рвались бомбы. Наши зенитчики и зенитчицы, даже раненные, не покидали постов и продолжали вести огонь.

Вражеские самолеты часто атаковали наши суда и караваны в открытом озере. Правда, тактика их изменилась. Теперь они редко пикировали, а бомбили с горизонтального полета с высоты 4000–5000 метров, оставаясь вне досягаемости наших корабельных зениток. Проку от таких бомбежек было немного. Видимо, гитлеровцы поступали так не от хорошей жизни. Наверное, сказывались потери в летчиках и преобладание в авиационных частях молодых, неопытных пилотов. Но и такие атаки врага были неприятны. Мы попросили наших летчиков усилить борьбу с вражеской авиацией. Они прибегли к самому верному способу — к ударам по аэродромам. В ночь на 29 мая наша авиация «обработала» несколько аэродромов, уничтожив на земле сразу 30 самолетов противника.

Воздушное прикрытие кораблей на трассах чаще всего осуществляла авиационная группа, созданная еще в апреле приказом командующего КБФ. В группу, приданную Ладожской военной флотилии, входили 11-й истребительный авиационный полк и смешанная авиационная эскадрилья. Истребители группы взаимодействовали с истребителями Ладожского района противовоздушной обороны и истребительной авиацией Ленинградского фронта. Работать летчикам приходилось много и напряженно. Мы их неоднократно предупреждали: не увлекайтесь боем, преследованием противника. Для вас главное не сбить вражеский самолет, а не допустить его к кораблям, к портам, причалам, перевалочным базам.

Усилиями летчиков и зенитчиков наши важнейшие объекты были надежно прикрыты с воздуха. А в июне активность вражеской авиации на Ладоге заметно снизилась. После мы поняли, в чем дело: большая часть немецких авиасоединений была переброшена на орловское направление. В июле по объектам флотилии было совершено всего шесть налетов, да и то небольшими группами.

События, назревавшие на Курской дуге, сказывались и на всей нашей жизни. Гитлеровцы ослабили удары по железной дороге, а тут вступили в строй новые железнодорожные и автодорожные мосты через Неву. Железнодорожники резко увеличили объем перевозок.

Артиллерия и авиация настолько надежно сковали противника в этом районе, что поезда и вереницы машин пошли без помех и в светлое время суток. Кое-какие перемены последовали и на озере. Нас освободили от трудоемкого дела перевозки лесоматериалов. Лес в плотях и баржах, дрова и деловую древесину теперь было поручено доставлять Северо-Западному пароходству.

Происходило невероятное, о чем месяц-два назад мы и подумать не могли. Вместо призыва «Перевозите как можно больше, перевозите любой ценой» нам резко сократили план грузооборота. Флотилия получала возможность больше внимания и сил уделять боевым действиям, нанесению ударов по врагу.

Грандиозная битва на Курской дуге, внесшая большой вклад в достижение коренного перелома в войне, влекла за собой перемены на любом участке огромного фронта. И мы на Ладоге воочию убеждались, как выросли силы нашего народа-богатыря и его армии. Теперь стало ясно всем: победа не за горами! И это сознание окрыляло, вливало в людей новую энергию.

Мы расстаемся со многими нашими боевыми товарищами. Основная «рабочая сила» нашей малой трассы — неугомонные

тендеры вместе с их экипажами получают новые назначения. 43 единицы перебрасываются в Ленинградскую военно-морскую базу. 29 тендеров грузим на железнодорожные платформы и отправляем на Черное море. Чуть позже туда вместе со своими командами отправятся шесть катеров «МО». А два торпедных катера уходят на Северный флот. Тяжело прощаться с друзьями, с которыми столько пережито, а вместе с тем радуемся за них: им предстоят славные дела — участие в десантах, в освобождении от врага наших берегов.

Штаб и политотдел флотилии теперь получили возможность много внимания уделять оперативным вопросам, боевой подготовке, боевым действиям на озере. Все больше кораблей вместо перевозок занимаются несением дозорной службы, отрабатывают приемы траления как якорных, так и донных, неконтактных мин, совершенствуются в стрельбе по береговым и морским целям. Проводим целые серии учений с корректировочными постами, с самолетами-корректировщиками. Систематически практикуем штабные учения с привлечением разнородных сил флотилии и взаимодействующих войск.

Живем мы теперь значительно лучше. Корабли и части получают в достатке все виды довольствия. И дело, конечно, не в том, что вообще армия и флот стали богаче. Сами снабженцы стали опытнее, разворотливее. В военно-морскую базу Осиновец назначили начальником тыла капитана 1 ранга Михаила Сергеевича Родионова. До этого он был заместителем начальника тыла КБФ по политической части. Это отличный политработник и столь же превосходный хозяйственник. Всюду он свой человек, все, что нужно, достанет, всех он знает и всех умеет, по словам нашего связиста Бузина, «настроить на нужную волну». В общем, корабли и части теперь не ведают нужды ни в топливе, ни в боеприпасах, ни даже в шкиперском имуществе (а моряки знают, что это самое больное место с тех пор, как существует флот).

У нас произошли кое-какие изменения в командных кадрах. Командиром ОВРа главной базы стал капитан 1 ранга Николай Иосифович Мещерский. Я знал его еще по совместной службе на Балтике. Интеллигентный, высокообразованный офицер, чуткий и внимательный к людям и в то же время отважный и решительный. Мещерский не молод: на флоте с 1916 года, учился в морском корпусе. Великую Отечественную встретил командиром минного заградителя, который минировал устье Финского залива. За боевые дела минзаг «Марти» одним из первых на флоте заслужил гвардейское звание. Можно было только радоваться, что к нам прислали офицера с таким большим боевым и практическим опытом.

Нам пришлось расстаться с нашим боевым товарищем — полюбившимся всем ладожцам капитаном 1 ранга Федором Леонтьевичем Юрковским. Он вновь вернулся на Балтику — на должность командира бригады траления. Там тральщикам предстояло очень много работы. А вместо него на должность командира отряда тендеров был назначен капитан 3 ранга В. С. Сиротинский, до этого командовавший 2-м дивизионом канонерских лодок.

Не сокращался объем оперативных перевозок. На нас возложили снабжение необходимыми грузами войск 2-й ударной армии. Не успели справиться с этой задачей, как 17 июля получили приказ перебросить с восточного на западный берег 86-ю стрелковую дивизию и 76-ю отдельную морскую стрелковую бригаду. Эти перевозки я всецело возложил на нового командира военно-морской базы Осиновец капитана 1 ранга Эйста. Раньше он был помощником командующего флотилией по перевозкам. Приобретенный опыт, знание кораблей и людей помогли ему успешно решить задачу. Чтобы ввести в заблуждение противника, плавание на малой трассе в эти дни проходило как обычно, а ночью выходили корабли с войсками и техникой. За пять дней мы перевезли 8000 бойцов и командиров, 928 лошадей, более 100 орудий разного калибра, 156 автомашин и до 200 походных кухонь.

Воинские перевозки по озеру в разных масштабах продолжались до ноября. Командование считало переброску войск по воде безопаснее, чем по железной дороге.

Несмотря на то что часть малых кораблей мы передавали на другие флоты, силы наши не убавлялись. В июне по железной дороге к нам прибыла первая подводная лодка — «М-77» (командир капитан-лейтенант И. М. Татаринов), а через несколько дней вторая — «М-79» (командир капитан-лейтенант А. А. Ключин). Перевезти их с Балтики было непросто. Каждую из них везли из Ленинграда (всего километров 40) целых 36 часов. Учитывая габариты необычного груза, пришлось на всем пути следования временно снять все высоковольтные линии. В бухте Морье наши инженеры усилили слип с наклонными рельсами, по которым раньше спускали на воду железнодорожные цистерны. Теперь по ним спустим платформы с подводными лодками. Вести состав с первой подводной лодкой было поручено самому опытному машинисту Октябрьской железной дороги Василию Алексеевичу Еледину. Таким же образом прибыли к нам два новых тральщика типа «Ижорец» — «ТЩ-37» и «ТЩ-46».

Подводники быстро привели свои корабли в боевую готовность, овладели действиями в озерных условиях и вскоре

ушли на боевое задание — вести разведку в водах противника у острова Валаам и в районах Сортанлахти и Кексгольма. Подводные лодки широко использовались для высадки разведывательных групп. Так, 3 августа «М-77» высадила разведчиков возле Вуохиниеми. Несколькими днями позже «М-79» высадила небольшую группу в районе Видлицы. Перед высадкой разведчики в светлое время суток с помощью перископа предварительно знакомились с районом, для чего подводные лодки подходили возможно ближе к берегу, а ночью разведчики на резиновых лодках пробирались в облюбованное место. В назначенный срок подводная лодка принимала их обратно на борт. На берегу разведчики действовали решительно, смело и все увиденное передавали по радио. К сожалению, не все смельчаки возвращались...

Сведения, сообщавшиеся подводниками и разведчиками, дополнялись данными авиаразведки и наблюдениями с надводных кораблей. Эти материалы, тщательно проанализированные штабом, давали нам довольно обстоятельные знания о силах и намерениях противника и очень помогли, когда дело дошло до решающих боевых действий.

Штабом флотилии в это время руководил капитан 1 ранга Александр Петрович Александров. Признаться, когда к нам прислали его, я не очень обрадовался. Еще в 1936 году между нами, как говорится, пробежала кошка. Я приехал тогда поступать в Военно-морскую академию. Перед самым началом экзаменов меня пригласил на беседу Александров, исполнявший должность начальника академии. Разговор был недолог: я узнал, что мне отказывают в приеме из-за дисциплинарных взысканий. Действительно, я когда-то получил выговор от командира бригады торпедных катеров Гергарда Павловича Нестведа, а позже и от командующего флотом Льва Михайловича Галлера. Такова уж доля командира дивизиона: натворят что-нибудь на одном катере, а отвечает в первую очередь командир дивизиона. Выйдя из кабинета начальника академии, я тут же из его приемной позвонил в Кронштадт командиру бригады Нестведу. В тот же вечер в адрес начальника академии пришла телеграмма командующего флотом о снятии с меня всех взысканий. После этого меня допустили к приемным экзаменам...

Но с первых же дней нашей совместной работы на флотилии от моей давней обиды не осталось и следа. Александр Петрович Александров — человек большой культуры, вдумчивый и неутомимый, оказался образцовым начальником штаба. Мы с ним по-настоящему подружились. Работники штаба относились к нему с искренним уважением, восхищались его работоспособностью,

человечностью, хотя загружал он их, как и себя, сверх меры.

Александров больше всего внимания уделял активным действиям кораблей, систематическому поддержанию оперативного режима на озере и разведке. Верными помощниками его были столь же пытливый и ищущий молодой, но уже опытный оператор штаба капитан-лейтенант Н. М. Игнатьев и начальник разведывательного отдела, толковый и грамотный офицер.

Заботился Александров и об обороне нашего побережья. Непосредственно это дело, в том числе связь с взаимодействующими прибрежными частями, было возложено на начальника береговой артиллерии флотилии майора Гавриила Григорьевича Кудрявцева (ныне генерал-лейтенант в отставке). Прекрасный артиллерист-оператор, в начале войны возглавлявший штаб гарнизона острова Осмуссар, он еще зимой вместе с начальником инженерной службы подполковником Николаем Семеновичем Котовым откорректировал всю документацию по противодесантной обороне побережья, уделив особое внимание подготовке береговых корректировочных постов и их взаимодействию с самолетами-корректировщиками.

* * *

Разведка донесла, что противник активизировал перевозки по озеру, особенно в районе Андрусовой губы. Использует он малые суда и выпускает их в озеро в светлое время суток, когда их может прикрыть истребительная авиация.

Направляем в тот район наши катера «МО-213» и «МО-205» (командиры старший лейтенант И. И. Воронин и лейтенант П. Г. Шве́ц). Во время одного из выходов обнаружили буксир, тянувший плот. После первых же выстрелов наших пушек буксир перерубил канат и, бросив плот, удрал к берегу под прикрытия своей батареи.

В другой раз эти же корабли увидели буксир со шхуной. Открыли огонь. Буксир тотчас же отдал конец, укрылся за шхуной, снял с нее людей и на полном ходу направился к берегу. Наши катера не выпускали его из прицелов. Буксир загорелся, окутался паром и выбросился на камни возле Вихкама.

С вражеского берега открыла огонь — и довольно точный — береговая батарея. Лейтенант Шве́ц взял шхуну на буксир и вывел ее из зоны обстрела. Осмотрели судно, взяли документы и кое-что из приборов. Шхуна, получившая до этого прямые попадания от обстрела наших катеров, медленно погружалась. Так как она не

представляла для нас никакой ценности, решено было ее взорвать, что и было сделано. Катера продолжали поиск.

Хорошей школой для нас явилась подготовка к десанту западнее 8-й ГРЭС на Неве с задачей содействовать наступательной операции войск 67-й армии. Все было сделано: сосредоточены корабли и суда, десант много тренировался. Но в самый последний момент высадка была отменена. Мы не очень сетовали на это: подготовка к десанту помогла нам выявить кое-какие наши недоработки, которые мы постарались побыстрее устранить.

Почти всю навигацию корабли флотилии систематически поддерживали артиллерийским огнем приозерные фланги 7, 8, 23 и 67-й армий. 23 июля канонерские лодки, 302-й отдельный артиллерийский дивизион береговой обороны флотилии во взаимодействии с отрядом кораблей реки Невы и военно-воздушными силами КБФ нанесли массированный удар по району Синявино. Почти весь июль и август огнем корабельной артиллерии мы содействовали войскам 8-й армии.

В сентябре такая огневая поддержка понадобилась правофланговым войскам 23-й армии.

Наши бронекатера поддерживали огнем подразделения 3-й отдельной бригады морской пехоты в районе Новой Свирцы, а канонерские лодки тем временем подавляли береговые батареи и рассеивали живую силу противника возле Губаново и Гумбарицы.

В октябре бронекатера взаимодействовали с частями войск 44-й стрелковой дивизии и 4-й армии в районе населенного пункта Пчева в устье реки Тигода. Нужно было не допустить выхода противника к реке Тигода ниже железнодорожного моста, а также на левый берег Волхова. Бронекатера весьма успешно производили огневые налеты. При этом пристрелка велась одним орудием, и сразу же переходили на поражение.

Нашим морякам приходилось учитывать, что у противника была хорошо налажена артиллерийско-звуковая разведка. Стоило бронекатерам открыть огонь, как вскоре вокруг них начинали рваться вражеские снаряды. Бронекатерам часто приходилось менять огневые позиции, причем делать это надо было очень осмотрительно: русла рек и речек противник часто минировал. Помощь бронекатерам в проходе по рекам, в выборе огневых позиций и привязке их к местности оказывал офицер гидрографической службы старший лейтенант Е. П. Чуров.

Командующий 4-й армией и командир бригады морской пехоты высоко оценили действия наших бронекатеров. Командарм объявил благодарность командиру дивизиона капитану 3 ранга Владимиру Алексеевичу Степаненко и всем

экипажам бронекатеров.

Как правило, бронекатера привлекались для стрельбы по берегу, лишь когда у наших соседей складывалась тяжелая обстановка. Так было весь октябрь и начало ноября. Пехотинцы с трудом сдерживали натиск врага на берегу Волхова.

В это время в постоянной боевой готовности находились канонерские лодки. Случалось, корабль идет с грузом для Ленинграда и вдруг получает по радио срочное приказание. С палубой, загроможденной штабелями мешков и ящиков, канлодка меняет курс и спешит на огневую позицию.

Осенью, когда распутица сделала непроезжими все дороги, Военный совет Волховского фронта обратился к нам с просьбой организовать снабжение частей 4-й армии на восточном берегу озера. Наши гидрографы начали срочно изучать реки, речушки и протоки этого района. Многие из них никогда не были судоходными, а теперь и вовсе их русла были занесены илом, забиты топляками. И вот по этим речушкам и протокам под огнем противника двинулись тендеры с продовольствием и боеприпасами. Чтобы защитить их от вражеских батарей, за ними ползли, а то и протаскивались волоком бронекатера № 324 и № 325. Таким образом на передний край соединений 4-й армии моряки доставили 455 тонн продовольствия и боеприпасов.

Опыт действий бронекатеров на Ладоге, на мой взгляд, заслуживает внимания. Малые бронированные корабли с мощным оружием всегда приносили пользу войскам, сражающимся на берегах водоемов и рек.

Я не пишу обо всех боевых столкновениях с противником. Они случались почти ежедневно. Перечислять их не имеет смысла, да и рассказывать о них трудно — уж очень похожи они были. Но одно хочу подчеркнуть: хотя стало чуть полегче, чем в предыдущие навигации, тихой жизни в 1943 году мы не знали. Теряли корабли, теряли людей. Достаточно сказать, что на одних только тральщиках половина личного состава погибла или была ранена.

Снова хочу добрым словом помянуть наших медиков, и прежде всего начальника медицинской службы флотилии Ивана Николаевича Томилина, обязательного участника почти всех походов и боев, человека беспокойного и неутомимого. Он и его подчиненные не жалели сил, лишь бы облегчить страдания раненого и быстрее вернуть ему здоровье. И не случайно большинство раненых моряков быстро возвращались в строй.

Наш Новолодожский 34-й госпиталь возглавлял майор медицинской службы Михаил Ефимович Пономарев, а Ириновский 5-й госпиталь — майор медицинской службы Борис

Моисеевич Шварцгорн. Оба прекрасные врачи и умелые организаторы, сумевшие сколотить дружные, работоспособные коллективы. Большой известностью пользовался начальник хирургического отделения Новолadoжского госпиталя Фарух Гаджиевич Ахмедов, врач, готовый в любых условиях — на берегу, на корабле — сделать сложнейшую операцию, чтобы спасти человека.

Ахмедов много часов простаивал за операционным столом и в то же время находил часы для научно-исследовательской работы, итогом которой явились солидные медицинские исследования, открывшие ему двери в большую науку.

В. М. Потапкина, О. П. Володина, С. Н. Эйгес, рентгенолог медицинской службы КБФ А. О. Перова — их много было у нас, людей самой благородной и самой гуманной профессии, работавших под грохот бомб и в зареве пожаров.

По инициативе Томилина были созданы маневренно-хирургические группы, которые в любой момент оказывались в районе боя. Томилин настоял, чтобы флотилия выделила катер, специально оборудованный для медицинских целей, а вдобавок к нему у причала находился дежурный тендер. Они всегда готовы были принять группы врачей и медсестер, чтобы доставить туда, где требуется срочная медицинская помощь.

* * *

Третью военную навигацию мы закончили 3 января 1944 года. Итоги деятельности флотилии выглядели довольно внушительно. За навигацию отмечено более 20 активных боевых столкновений с противником на воде, более 100 выходов кораблей для содействия войскам приозерных армий, доставлено на западный берег более 160 тысяч человек пополнения для фронта и флота. По озеру было перевезено 556 816 тонн разных грузов, из них на западный берег 240 416 тонн, в том числе продовольствия 120 тысяч тонн, боеприпасов 53 315 тонн, топлива и смазочных материалов 63045 тонн, а также 855 700 кубометров лесоматериалов. Это составило примерно 20 процентов от общего числа грузов, доставленных в Ленинград водой, автомобильным и железнодорожным транспортом. Основной поток грузов теперь шел по железной дороге. А водный путь пролегал по Новолadoжскому каналу, недостижимому для штурмов. Характерно, что если раньше основной поток пассажиров направлялся через озеро из Ленинграда, то теперь наблюдалась обратная картина: тысячи, десятки тысяч людей

рвались в Ленинград, в родные места. Их не страшило, что блокада еще не снята, что враг бомбит и обстреливает город. Для въезда в Ленинград требовался специальный допуск, и все же в 1943 году только мы перевезли на западный берег 162 076 человек.

Новая слава старую множит

Хорошо начался под Ленинградом 1944 год. В результате сокрушительных ударов войск Ленинградского и Волховского фронтов во взаимодействии с Краснознаменным Балтийским флотом вражеская блокада была снята. Битва за колыбель пролетарской революции завершилась блистательной победой нашего народа и его армии.

27 января наша столица и Ленинград салютовали доблестным войскам, теперь окончательно и навсегда отбросившим врага от героического города.

Родной Ленинград, страданиями и мужеством которого мы жили долгие месяцы, где пало столько наших боевых друзей, был наконец избавлен от невиданных в истории лишений, бесконечных артиллерийских обстрелов и бомбежек. Это был большой светлый праздник не только для ленинградцев — для всего советского народа.

Мы, ладожцы, были горды сознанием, что в победе Ленинграда есть и наша скромная доля. Военные моряки вместе с пехотинцами, летчиками, зенитчиками ПВО отстаивали Дорогу жизни — тонкую нить, связывавшую блокадный город со страной. Вместе с воинами рабочих и автодорожных отрядов, железнодорожниками, речниками Северо-Западного речного пароходства моряки флотилии доставляли Ленинграду в самые тяжкие для него дни продовольствие, боеприпасы, пополнение.

Меня тронули строчки из блокадного дневника ленинградской школьницы Майи Бубновой, находящегося сейчас в Музее обороны Ленинграда: «У нас в Ленинграде — все герои. Но когда я вижу человека с Ладоги, мне хочется поклониться ему, как доблестному среди доблестных!»

Не случайно народ назвал Ладогу Дорогой жизни. Это была единственная магистраль, питавшая огромный сражающийся город летом и зимой. Коммуникация, созданная волею Коммунистической партии и народа, действовала непрерывно, несмотря на все усилия противника нарушить ее.

Много лет прошло с тех пор, но и сейчас еще можно встретиться с заблуждением, что Дорога жизни проходила только по льду, что только одной ледовой трассе Ленинград обязан своим спасением от голода. Это неверно.

Дорога жизни — это единая коммуникация, включавшая в себя водную, ледовую, воздушную трассы через Ладожское озеро, а также железнодорожные и шоссейные дороги, связывавшие Ленинград с Ладогой, а Ладогу — со всей страной. Она пролегла

и по воде, и по льду, и по воздуху.

Сейчас, когда враг был отброшен за пределы Ленинградской области, можно было подвести итоги деятельности ладожской магистрали.

За весь период блокады Ленинграда через Ладогу было перевезено в обоих направлениях 1 848 645 человек и 2 335 051 тонна грузов. Из всего этого количества на ледовую трассу приходится 736 145 человек и 645 965 тонн грузов, а на водную трассу — 1 112 500 человек и 1 689 086 тонн грузов.

Перемены на фронтах сказались на всей нашей жизни. С ремонтом кораблей (им руководили новый начальник технического отделения флотилии инженер-капитан 1 ранга Андрей Матвеевич Прокопенко) мы справились вовремя. 29 марта я уже доложил Военному совету флота, что корабли флотилии находятся в суточной готовности к выходу.

Четвертая военная навигация началась исключительно рано. Уже в марте после ремонта вышли в озеро канонерская лодка «Буря» и транспорт «Чапаев», 1 апреля — канонерская лодка «Нора». Но потом внезапно с севера нагнало лед. «Шексна», вышедшая 14 апреля из Морье, за сутки продвинулась на 50 метров и только на пятый день совместно с канонерской лодкой «Буря» пробилась к острову Сухо, доставив гарнизону снабжение, в котором он нуждался после длительной зимовки.

На новую навигацию план перевозок нам был значительно сокращен. Ленинград теперь в основном снабжался по вступившим в строй железным дорогам. На нашу флотилию ныне возлагались главным образом боевые задачи по содействию флангам наших приозерных армий, развивавших наступление на побережье Ладоги. Большие задачи возлагались на нас по обеспечению нормального судоходства по озеру и реке Неве.

Моряки 1-го и 2-го дивизионов катерных тральщиков, объединенных в один отряд под командованием старшего лейтенанта Бориса Алексеевича Коковихина (ныне контр-адмирал, заместитель начальника кафедры Академии Генерального штаба) очистили Неву от контактных и неконтактных мин на участке Шлиссельбург — деревня Новая. Ниже траление осуществлялось силами Ленинградской военно-морской базы.

Работа была тяжелая и опасная. Чтобы ликвидировать донные магнитно-акустические мины, тральщики со специальными тралами должны были проходить над одним и тем же местом десятки раз. И это по фарватерам, загроможденным затонувшими судами и различной боевой техникой. У железнодорожного моста возле деревни Кузьминки донная магнитная мина взорвалась под

электромагнитным тралом лишь на 14 импульсе. Одновременно инженеры и минеры флотилии разоружали мины и фугасы, которыми враг усеял оба берега реки. Сразу вслед за тральщиками на Неве появлялись суда наших гидрографов и путейцев пароходства. Они очищали фарватеры от затонувших плавсредств и других препятствий, устанавливали буи, вехи, створные знаки. И быстрая Нева снова становилась судоходной.

Тщательное траление Невы дало нам многое. По ней к нам стали поступать новые боевые корабли, по ней же перебрасывались в Ленинград и Кронштадт освобождавшиеся на озере плавсредства. По Ладоге и Неве перешел в Ленинград отряд кораблей под командованием капитана 2 ранга А. Ф. Аржавкина, действовавший до этого на озере Ильмень, а к нам из Ленинграда прибыли еще три подводные лодки — «М-90», «М-90» и «М-102» под командованием капитан-лейтенантов Ю. С. Русина, Н. И. Карташева и Н. С. Лескового.

С изгнанием врага за пределы Ленинградской области Ладога утратила свое значение как основная коммуникация, связывавшая Ленинград со страной. Порты Северо-Западного речного пароходства, созданные во время войны, были расформированы. Стали налаживаться перевозки, как и в мирное время, по рекам Паша, Свирь, Сясь, Волхов, по Новолодожскому каналу, по приведенной в судоходное состояние Неве.

По Ладоге для Ленинграда теперь шли главным образом лесоматериалы. Этим занимались наши друзья-речники.

Ослабление оперативной обстановки позволило нам еще в начале года разоружить канонерскую лодку «Лахта» и передать ее в состав Балтттехфлота. В феврале мы передали тресту «Ленрыба» 13 мотоботов, а в марте Северо-Западному речному пароходству — транспорт «Совет» и несколько тральщиков, вновь ставших обыкновенными буксирами.

Враг на берегах озера особой активности не проявлял, охранение караванов теперь не требовало привлечения больших сил, но мы продолжали поддерживать наши корабли, соединения и части в состоянии высокой боевой готовности.

С апреля штаб флотилии возглавил капитан 1 ранга Аркадий Васильевич Крученых, до этого воевавший на Северном флоте. Мы когда-то вместе учились в училище, а затем в Военно-морской академии (академию он тогда не закончил, так как уехал добровольцем сражаться в Испанию). Аркадий Васильевич, приняв дела от А. П. Александрова, переведенного с повышением на Балтику, быстро освоился на новом месте и немало сделал для совершенствования управления силами флотилии. По его инициативе с руководящим составом было проведено большое

учение на тему «Совместные действия разнородных сил флотилии» с фактическим выходом в озеро.

Под руководством Аркадия Васильевича штаб разработал план активных боевых действий, цель которых заключалась в том, чтобы держать силы противника на озере в постоянном напряжении. Корабли наши периодически выходили в озеро с различными боевыми задачами.

Так, 25 мая катера «МО-198» и «МО-206» (командиры старший лейтенант М. А. Шевчук и лейтенант В. А. Фетисов) под руководством командира группы капитан-лейтенанта И. П. Волошенко обстреляли скопления живой силы противника и причал в поселке Вуохенсало. Вражеские береговые батареи открыли ответный огонь, и это позволило определить их позиции и калибр орудий.

Спустя три дня катера «МО-199» и «МО-228» (командиры старшие лейтенанты С. Я. Прихот и А. А. Сыпайло) во главе с командиром дивизиона малых охотников капитан-лейтенантом П. С. Колесником обстреляли поселок Лошийоки. Для противника удар оказался неожиданным. Вражеские части понесли ощутимый урон.

Немного позже я послал эти же катера под командованием Колесника к острову Верккосари, чтобы высадить там разведчиков, как мы делали в 1942 году. Но на этот раз не получилось: катера были встречены огнем двух вражеских батарей — враг, по-видимому, разместил на острове свой гарнизон.

В мае бронекатера «БК-99» и «БК-100» под командованием старших лейтенантов И. И. Певнева и Г. А. Бровкина обстреляли Видлицу. Мы старались нанести повреждения станционным сооружениям и находившимся на станции железнодорожным составам. Действия катеров прикрывали корабли и авиация.

30 мая к острову Коневец вышел наш возрожденный сторожевой корабль «Конструктор» под командованием капитан-лейтенанта Н. И. Мартыничева в охранении катеров «МО-198» и «МО-206». Корабли шли под флагом командира отряда канонерских лодок капитана 1 ранга В. Н. Лежавы. Они имели задачу выявить калибр и дислокацию расположенных здесь береговых батарей. Противник открыл интенсивный огонь, снаряды калибром от 88 до 152 миллиметров падали всего в 20–25 метрах от кораблей. «Конструктору» и охотникам пришлось прибегнуть к противоартиллерийскому зигзагу. «Сотки» сторожевого корабля поработали с полной нагрузкой. С наших кораблей видели на острове разрывы и пожары. А главное — с большой точностью были засечены вражеские береговые батареи.

А канонерские лодки «Буря» и «Селемджа» своим артиллерийским огнем поддерживали боевые действия 142-й стрелковой дивизии 23-й армии, израсходовав более тысячи снарядов.

В это время войска Ленинградского и Карельского фронтов начали наступление на Карельском перешейке. Они поддерживались силами Краснознаменного Балтийского, флота. 11 июня я получил приказание от командующего Ленинградским фронтом генерала армии Л. А. Говорова произвести, демонстративную высадку в районе мыса Илланиниemi.

Как только на берегу заговорила артиллерия фронта, наши корабли открыли огонь по узлу дорог в районе деревни Матспарти и мосту возле Сунникюлы, а также по командному пункту стрелкового полка и складам противника. В последующем огонь перенесли на береговые батареи в районе деревни Лошийоки и мыса Илланиниemi.

Демонстративный десант обычно мало чем отличается от настоящего. Он тоже требует четкости и организованности, хорошего боевого обеспечения, мастерства и мужества от всех его участников. Мы быстро создали отряд кораблей артиллерийской поддержки в составе канонерских лодок «Нора», «Селемджа» и «Буря» под командованием капитана 1 ранга В. Н. Лежавы. В охранение выделили катера «МО». В десантный отряд вошли сторожевой корабль «Конструктор», канонерская лодка «Бира», десантная баржа «ДБ-51», три катера «МО», два торпедных катера, четыре тендера и четыре катера типа «КМ». Этим отрядом командовал капитан 1 ранга Н. И. Мещерский.

К выполнению задачи мы должны были приступить на рассвете 12 июня, но из-за тумана (а какой же демонстративный десант, если противник его не видит!) были вынуждены дважды переносить выход, о чем каждый раз я доносил командованию фронта и флота.

«Высадку десанта» начали только в 17 часов. Корабли артиллерийской поддержки открыли огонь. Тендеры и катера «КМ» строем фронта на полном ходу ринулись к берегу. Стремительно скользили торпедные катера, прикрывая их дымзавесами. В воздухе барражировали шесть истребителей Як-9, а перед этим над берегом кружили наши самолеты-разведчики.

Словом, все было сделано как надо. Противник принял наши действия всерьез, открыл огонь по десанту из всех видов оружия. Наш отряд артиллерийской поддержки воспользовался этим и обрушил 130-миллиметровые снаряды канлодок по этим батареям, а затем и по целям, выявленным высаженными на берег корректировочными постами. Вели канонерские лодки огонь и по

заявкам командования 142-й дивизии.

Наши действия были высоко оценены командующим 23-й армией генерал-лейтенантом А. И. Черепановым. Он заявил: «Демонстративный десант сковал значительные силы противника и не дал ему перебросить свои войска на правый фланг, где наносился главный удар».

Совместными действиями сухопутных войск, авиации, флота и флотилии вскоре была прорвана мощная, глубоко эшелонированная линия Маннергейма и 20 июня освобожден Выборг.

Вслед за тем мы действовали у восточного побережья озера: силы флотилии приняли участие в Свирско-Петрозаводской наступательной операции.

14 июня командующий Карельским фронтом генерал армии Кирилл Афанасьевич Мерецков на своем командном пункте ознакомил меня с планом операции. Цель ее — очистить от врага Южную Карелию. В наступлении войскам фронта должны были содействовать Ладожская и Онежская военные флотилии. Главный удар, форсировав реку Свирь, нанесет 7-я армия в направлении на север — Олонец, Питкяранта, Сортавала. Наша задача — высадить десант в составе 70-й морской стрелковой бригады в районе Гумбарицы или бухты Андрусово. Мы должны также помочь войскам форсировать Свирь, далее огнем корабельной артиллерии поддерживать части, наступающие вдоль побережья.

Уточнив в оперативном управлении штаба фронта интересовавшие меня подробности, я возвратился в Новую Ладогу. Вместе с начальником штаба капитаном 1 ранга А. В. Крученых, начальником оперативного отделения капитаном 2 ранга П. В. Шевцовым и начальником разведывательного отделения еще раз изучаем по картам разведывательным данным все восточное побережье озера и убеждаемся, что Гумбарица и бухта Андрусово не лучшее место для высадки десанта. Вход бухту Андрусово прикрывают вражеские батареи, расположенные на островах Сало и Гач. На берегу бухты поставлено проволоочное заграждение. И подходы к берегу здесь плохие — дно усеяно валунами. Вдобавок место это находится очень близко к передовым позициям противника, с которых он всегда может снять части и бросить против немногочисленного десанта крупные силы. А главное, если наши войска быстро прорвут вражескую оборону, десанту здесь делать нечего: в первые же часы боя он окажется в тылу наступающих войск.

Куда выгоднее нанести удар севернее, допустим, в междуречье Видлицы и Тулоксы. Здесь десант будет действовать в

65 километрах от линии фронта, сможет перерезать проходящие вдоль берега шоссейную и железную дороги, лишив противника возможности подбрасывать подкрепление и эвакуировать войска. И условия для высадки десанта здесь более благоприятные: берег открытый, пологий, песчаный пляж шириной 80–100 метров. И глубины подходящие — катера и другие высадочные средства смогут подойти почти вплотную к берегу, транспорты — на расстояние 500 метров, а то и ближе.

Тщательно взвесив все «за» и «против», снова еду к Мерецкову. Кирилл Афанасьевич внимательно выслушал меня и в целом одобрил наш план.

Я заверил, что мы со своим делом справимся, а вот задачу десанту должен ставить сухопутный начальник. Кирилл Афанасьевич хитровато покосился на меня.

— А вы адмирала Нахимова помните?

— Когда-то изучал его биографию.

— Тогда наверняка знаете: он командовал и на море, и на берегу и очень не любил, когда ему мешали. Так поступали русские адмиралы. Вот и от вас я бы хотел, чтобы вы полновластно командовали и на озере и на берегу, где тоже будут драться ваши матросы.

— Благодарю вас за доверие, товарищ генерал армии, — ответил я, — но для дела будет лучше, если задачу командиру бригады по действиям после высадки все же поставит общевойсковой начальник.

— Ладно, — согласился Кирилл Афанасьевич, — идите к генерал-лейтенанту Крутикову, командующему 7-й армией, вы же с ним будете взаимодействовать.

18 июня штаб флотилии получил директиву Военного совета Карельского фронта: содействовать успеху войск 7-й армии, наступающих вдоль восточного побережья Ладожского озера; при поддержке авиации 7-й воздушной армии и Краснознаменного Балтийского флота глубоко обойти приморский фланг противника, перерезая коммуникации, и тем самым не давать ему ни подтягивать резервы к линии фронта, ни отводить в тыл отступающие части; быть готовыми к высадке 70-й морской стрелковой бригады в районе устья рек Олонка, Видлица. Готовность всех войск к выполнению поставленной задачи 20 июня 1944 года. Начало действий — по особому приказанию.

Итак, высаживать десант будем в историческом месте — в междуречье Видлицы и Тулоксы, где 27 июня 1919 года моряки молодой Советской республики нанесли удар интервентам. Десантной операцией командовал тогда талантливый моряк Э. С. Панцержанский. Начальником штаба у него был Г. А. Степанов,

который после учил нас в Военно-морской академии. Та операция вошла в историю под названием Видлицкой. Мы, хотя и высаживались почти там же, назвали свою десантную операцию Тулоксинской. Под этим названием она и вошла в историю Великой Отечественной войны.

Прошу обратить внимание читателя на даты: 18 июня штаб флотилии подучил директиву фронта, а 20 июня мы уже должны были быть в полной боевой готовности к проведению операции. Значит, на всю подготовку давалось меньше трех суток. А десантная операция дело сложное, в ней участвуют самые разнородные силы — десантные войска, корабли, транспортные суда, авиация. И действия их надо отработать до мелочей. Мне запомнился пример, который нам приводили еще в училище. Англичане собирались высадить крупный десант. Посадили пехоту на корабли, подошли к вражескому берегу. Но все сорвалось, потому что при погрузке не учли последовательности высадки. Пришлось возвращаться в свои базы.

Ну, у нас такого не произойдет. Морские пехотинцы вместе с экипажами кораблей неумоимо тренировались в быстрой посадке на корабли, погрузке и выгрузке техники с учетом действий на берегу.

Командир высадки капитан 1 ранга Н. И. Мещерский предложил в состав первого броска десанта включить четыре роты. Они направятся к месту высадки на катерах, тендерах и мотоботах, чтобы сразу подойти к берегу. Остальные силы десанта пойдут на транспортах и частично на боевых кораблях. На берег с кораблей они будут доставляться высадочными средствами, которые освободятся после высадки первого броска. Во втором эшелоне последуют артиллерия и тылы бригады. Чтобы избежать путаницы, каждый морской пехотинец знает свой корабль и даже свое место на нем.

Подготовка крупной операции в те времена требовала оформления огромной документации (к сожалению, и сейчас этих документов требуется более чем достаточно). Работники штабов трудились без сна и отдыха. Особенно досталось офицерам штаба отряда высадки, которым стал штаб охраны водного района во главе с капитаном 2 ранга И. И. Шеломовым, моим однокурсником по военно-морскому училищу. Его трудолюбие и неустойчивость помогли справиться с этим сложнейшим делом. К 20 июня у меня на столе лежали десятки графиков, схем, таблиц и списков. Так же были загружены и штаб флотилии, штабы отрядов кораблей. Ведь мало было все отобразить на бумаге, надо было одновременно готовить силы, отрабатывать их взаимодействие, инструктировать людей, сколачивать группы

разведчиков, корректировщиков, связистов, инженеров, медиков и других специалистов, которые пойдут в составе первого броска десанта.

Командование силами операции я оставил за собой. Начальником штаба операции стал начальник штаба флотилии капитан 1 ранга А. В. Крученых. Начальником походного штаба капитан 1 ранга К. М. Кузнецов, командир военно-морской базы Осиновец. Командиром отряда высадки назначаю капитана 1 ранга Н. И. Мещерского. Отряд кораблей огневой поддержки возглавил капитан 1 ранга В. Н. Лежава, командир отряда канонерских лодок. Отрядом транспортов командует капитан 2 ранга М. О. Котельников, отрядом высадочных средств — капитан-лейтенант А. А. Сочинин. Отряд кораблей охранения поведет командир дивизиона катеров «МО» капитан 3 ранга Н. И. Кирсанов. Командиром базы высадки назначаю капитана 3 ранга П. И. Турыгипа. Десантом командует командир 70-й морской стрелковой бригады подполковник А. В. Блак, начальник штаба десанта — начальник штаба бригады майор С. Я. Бунаков. Партийно-политическую работу с десантом организует начальник политотдела бригады подполковник В. А. Суров.

Для боевых действий флотилия выделяла более 70 кораблей. Здесь были подводные лодки, канонерские лодки, сторожевые, торпедные и бронекатера, тральщики, транспорты, буксиры, тендеры, разъездные катера, баржи. Все суда, доставляющие людей и грузы на берег, оборудуются специальными трапами и лотками для быстрой выгрузки, снабжаются крепежными и аварийными материалами. На многих из них по бортам установлены броневые щитки или уложены мешки с песком — для защиты десантников от осколков и пуль.

С воздуха корабли надежно прикроет авиация: истребительные полки 7-й воздушной армии и военно-воздушных сил КБФ, истребительная эскадрилья авиагруппы нашей флотилии. Для обработки плацдарма высадки и авиационной поддержки 7-я воздушная армия (ею командовал генерал-лейтенант авиации И. М. Соколов) выделила три штурмовых авиационных полка в составе 96 самолетов Ил-2, два бомбардировочных авиационных полка Пе-2 и самолеты-разведчики. Управление авиацией осуществлялось с флагманского командного пункта, организованного на канонерской лодке «Бира», для чего на корабле был оборудован специальный пункт управления. Адмирал В. Ф. Трибуц приказал командующему ВВС флота генерал-лейтенанту авиации М. И. Самохину держать на аэродромах в готовности еще несколько соединений бомбардировщиков и штурмовиков на случай, если

десанту понадобится срочная помощь.

Я уже говорил, что от нас требовалось огромное количество боевых документов. Чтобы уменьшить их число, начальник штаба флотилии предложил объединить плавы артиллерийской и авиационной поддержки десанта. Раньше мы этого не делали. Документу дали звучное название: «План артиллерийско-авиационного наступления». Новшество значительно сберегло силы офицеров и наших авиационных штабов, а главное — оказалось очень полезным: по картам и схемам, приложенным к этому плану, было наглядно видно, какой объект уничтожает авиация, какой — артиллерия, а по каким наносятся совместные удары. Идея нового плана принадлежала нашим артиллеристам — капитану 1 ранга Г. Н. Слизкому, капитану 3 ранга А. Д. Назарову, лейтенанту И. С. Сергееву. Они же и выполнили большую часть расчетов, составили графики, используя данные разведки о противодесантных сооружениях, береговых батареях, наблюдательных пунктах противника в районах Видлицы, Тулоксы, Губаново, Гумбарицы, островов Гач и Сало. А разведчики наши поработали на совесть.

Несмотря на сжатые сроки подготовки операции, мы выкроили время и провели учение на картах, в котором участвовали все офицеры. Перед ними выступил командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц. Он разъяснил наши задачи, коротко проанализировал многие десантные операции, осуществленные на флотах, отметил их положительные стороны и недостатки, обратил внимание на характерные ошибки.

В дни подготовки к десанту много потрудились сотрудники политотдела во главе с его начальником полковником Иваном Семеновичем Петровым. Они смеете с политработниками кораблей беседовали с моряками и морскими пехотинцами, развивали у людей наступательный порыв, чувство взаимной выручки, доказывали, что успех во многом зависит от дисциплины, от преданности долгу каждого бойца и командира. Особенно много и плодотворно трудились на кораблях политотдельцы майор С. М. Выборное, капитан-лейтенант И. З. Нефедов, инструктор по работе с комсомольцами Василий Сильченко.

Политработники флотилии установили тесную и деловую связь с офицерами политотдела 70-й бригады, помогли им правильно расставить силы, совместно издали памятку для десантников и вручили ее каждому участнику операции. На кораблях и в частях бригады состоялись партийные и комсомольские собрания.

На все высадочные средства первого броска были назначены

политработники. Надо отдать им должное — в бою они были примером, по ним равнялись остальные.

Из Москвы к нам прибыл представитель Главного штаба ВМФ капитан 3 ранга Яков Тихонович Салагин. Этого офицера хорошо знали на Ладоге. Здесь он воевал в 1939–1940 годах. В 1939 году Яков Тихонович окончил Военно-морскую академию и с тех пор не разлучался с военной наукой, даже в боях. А воевал он много. В июле 1941 года он командовал северным отрядом кораблей флотилии, действовавшим совместно с сухопутными частями, держал свой брейд-вымпел на тральщике «ТЩ-100». В бою с вражескими береговыми батареями был тяжело ранен. Он долго лечился, но и лежа на госпитальной койке работал — со скрупулезностью ученого анализировал десантные операции. (Теперь на его счету около 80 научных трудов, главным образом по десантам, он стал доктором военных наук, профессором.) Как крупного специалиста, его взяли в Главный штаб. Сейчас он приехал на Ладогу. Конечно, он не мог упустить новую десантную операцию! Его опыт и знания очень помогли нам.

К вечеру 19 июня части бригады, корабли и высадочные средства сосредоточились вдоль левого берега реки Волхов от Новой Ладоги до деревни Юшково. Но сигнал на выход задержался. Мы продолжали тренировки в посадке и высадке войск.

Незадолго до этого командование 7-й армии обратилось к нам с просьбой помочь в форсировании Свири. Ширина реки достигает здесь 400 метров. Нелегко под огнем преодолеть такую преграду. Посылаем катера в устье Свири.

Но прежде чем приступить к форсированию реки, надо было разрушить находившуюся в руках врага плотину гидроузла «Свирь-3», иначе гитлеровцы в любой момент могут открыть затворы, гигантский водяной вал затопит пойму, сметет все на своем пути. Армейская авиация и тяжелая артиллерия не смогли разрушить плотину. Военный совет фронта обратился за содействием к морским летчикам. Генерал Самохин создал специальную авиационную группу из самолетов-миноносцев, топмачтовиков, штурмовиков, истребителей. Двое суток сбрасывали бомбы и мины. Наконец попали. Вода хлынула в брешь. Когда река вернулась в свое русло, войска начали переправу. Четыре наших бронекатера под управлением капитана 3 ранга Владимира Алексеевича Степаненко огнем своих пушек помогали армейским артиллеристам уничтожать вражеские огневые точки на берегу, выкуривать вражескую пехоту. Отважно и умело действовали артиллерист отряда старший лейтенант Ф. Я. Ульяновцев, командир «БК-325» старший лейтенант В. А. Азаров,

старшины групп комендоров мичман А. И. Романов и главный старшина И. И. Сироткин, командиры отделений комендоров Н. Д. Темкин, В. В. Акельзин, В. М. Харитонов, комендоры В. С. Кореневский, Б. Н. Кулин, Н. И. Иванов, рулевой Н. М. Москаленко, пулеметчик П. М. Виноградов и другие моряки. Уже после первого огневого налета по переднему краю вражеской обороны с командного пункта армии передали: «Хорошо стреляете, моряки!», что придавало людям еще больше энергии.

Только в первый день операции бронекатера уничтожили 5 минометных батарей, 15 других огневых точек, 50 автомашин и свыше двух батальонов пехоты.

Среди всплесков от снарядов и мин сновали по реке десять наших тендеров, переправляя войска и технику. Шесть катеров КМ («казмоки», как мы их называли) подбирали из воды раненых солдат.

Кстати, тендеры прибыли в устье Свири не водой, а по железной дороге — так оказалось и ближе и быстрее. Еще 18 июня в штаб флотилии приехали начальник инженерного отдела флота инженер-полковник Тихон Трофимович Коновалов и его заместитель инженер-полковник Александр Николаевич Кузьмин, Коновалов остался в Новой Ладоге помогать инженерной службе флотилий готовиться к десанту, а Кузьмин выехал в Лодейно поле, где армейские саперы под его руководством построили примитивные слипы, к которым подходила железнодорожная ветка. Прибывшие на платформах тендеры тягачами стаскивались с платформ на наклонную дорожку слипа и прямо на своем днище спускались на воду.

С 21 по 25 июня тендеры перевезли на правый берег реки Свирь несколько тысяч человек, сотни автомашин, 1770 лошадей, 1407 повозок, 240 орудий и минометов разного калибра, 102 походные кухни, 3220 тонн другого груза, главным образом боеприпасов.

Когда у частей 99-й стрелковой дивизии, переправившейся на правый берег, на исходе оказались боеприпасы и продовольствие, их выручили три наших тендера, доставив пехотинцам все необходимое.

По заданию штаба армии тендерами был переброшен вверх по реке десант в составе 560 бойцов, доставлены 50 орудий и минометов и 130 тонн грузов.

Многое сделали и речники Северо-Западного речного пароходства. Под вражеским огнем они работали на Свири, перевозили танки, тяжелые орудия, а после доставляли грузы в Олонку, Видлицу и Сальми. Всего они перебросили десятки тысяч солдат и офицеров и сотни тонн грузов. Всеми этими

перевозками руководил заместитель начальника пароходства Алексей Николаевич Новоселов.

Войска 7-й армии, форсировав Свирь, прочно овладели плацдармом на противоположном берегу и двинулись вперед по Ладожско-Онежскому перешейку.

Вскоре наши тендеры кильватерной колонной спускались вниз по реке. Понтоны мостов для этого были разведены, а на одном из них стоял начальник инженерных войск фронта генерал-лейтенант А. Ф. Хренов и взволнованно махал морякам рукой. На понтоне играл оркестр. Не столь часто в боевой обстановке так чествуют отличившихся воинов!

* * *

22 июня мы получили приказ приступить к выполнению Тулоксинской десантной операции. Корабли быстро принимают людей на борт и начинают движение вниз по Волхову. Почти все население Новой Ладogi высыпало на берег реки, чтобы проводить моряков.

В 15 часов 25 минут корабли первого эшелона построились в походный ордер на Волховском рейде и взяли курс на север. Над кораблями непрерывно барражировали истребители.

Я нес флаг на канонерской лодке «Бира». Командир высадки развернул свой КП на сторожевом корабле «Конструктор».

Читатель помнит: оба этих корабля когда-то сильно пострадали в боях с вражеской авиацией. А теперь они снова в боевом строю, причем идут флагманами. В этом было что-то символическое. Непобедимы мы, и корабли наши непобедимы!

Двигались мы очень медленно. Так всегда бывает, когда в походном ордере оказываются тихоходные корабли — их скорость определяет движение всех (в том числе и самых быстроходных) кораблей. Вот мы и ползли со скоростью 5 узлов.

В 19 часов 15 минут командир десанта подполковник А. В. Блак получил по радио приказ командующего 7-й армией: «Высадиться в районе озеро Линдоля, река Тулокса, перерезать идущие вдоль побережья железную и грунтовую дороги, не допустить отхода противника от Олонца и подхода его резервов со стороны Гондуши, Видлица и прочно удерживать захваченный плацдарм до подхода главных сил 7-й армии с юга».

Теперь «белых пятен» в плане операции не осталось. Сухопутное командование окончательно утвердило наш план, включая и предложенный нами район высадки.

В 23 часа в мой адрес пришла радиogramма за подписью

начальника штаба флотилии. Он доносил, что наша авиация нанесла удар по аэродрому Лаппенранта — вылетало 28 штурмовиков под прикрытием 16 истребителей — с целью ослабления противодесантной обороны противника. 17 штурмовиков и 5 бомбардировщиков нанесли удар по батареям в Усть-Видлице, юго-восточнее Видлицы и острову Гач. Накануне авиационным ударам подвергались намеченный плацдарм высадки и батареи на его флангах.

Во втором часу ночи мы узнали о первых успехах войск 7-й армии. Была взята Гумбарица, т. е. район, где по первоначальному плану мы должны были высаживать десант. Значит, не зря мы предложили свой вариант.

На озере полный штиль. Видимость исключительно хорошая. Теплая тихая ночь. Стояло время белых ночей. В 4 часа утра за 20 миль (37 километров) мы отчетливо увидели очертания берега. Солнце едва успело зайти, как вновь показалось на горизонте.

Идем с прежней скоростью — 5 узлов. Часть высадочных средств следует на буксире кораблей — чтобы сэкономить топливо. Естественно, что при такой видимости шансов на внезапность высадки очень немного. К тому же сигнальщики уже обнаружили к северо-востоку от нас два финских самолета-разведчика. Значит, мы должны полагаться прежде всего на силу, массированность удара. От неожиданного нападения с озера мы прикрыты: на западе и северо-западе развернуты две подводные лодки — «М-79» и «М-102» (командиры капитан-лейтенанты Н. И. Карташев и Н. С. Лесковой).

Точно в заданное время привел корабли в точку поворота к берегу флагманский штурман флотилии капитан 2 ранга Валентин Георгиевич Паршин. В 12 милях (22,2 километра) от берега артиллерийские корабли развернулись и полным ходом направились на свои огневые позиции. Транспорты после поворота приблизились к берегу насколько позволяли глубины, а высадочные средства — разъездные катера и катерные тральщики с подразделениями первого броска десанта — под командованием старшего лейтенанта Н. И. Вестерова завели моторы и устремились к берегу. Вслед за ними двинулись «каэмки», мотоботы, тендеры.

В 5 часов корабли отряда огневой, поддержки произвели первые залпы по берегу. Через 45 минут в воздухе появились бомбардировщики и штурмовики. К грохоту артиллерии прибавились взрывы мощных авиационных бомб. Корабли стреляли по урезу воды и огневым точкам на берегу до самого подхода высадочных средств с первым броском. После этого по сигналу с берега две канонерские лодки перенесли огонь в

глубину обороны противника, а две открыли отсечный огонь на флангах, препятствуя передвижению резервов противника по шоссе и железной дорогам.

Уверенно управляли маневрами своих кораблей и взаимодействовали с авиацией и пехотой командиры канонерских лодок капитан 3 ранга П. Ф. Мазепин, капитан-лейтенанты М. А. Гладких, Е. А. Иванов, В. В. Черепанов, командир «Конструктора» Н. И. Мартыничев.

Прекрасно справились со своей задачей артиллеристы канонерских лодок капитан-лейтенант П. И. Аксенов, старшие лейтенанты В. Ф. Гарин, Я. И. Дукшип, Е. Б. Сильнов, а на сторожевом корабле «Конструктор» — старший лейтенант Т. А. Малаванчук.

О точности и эффективности их действий, как и ударов авиации, говорит уже тот факт, что первый бросок десанта высадился почти без потерь. С первым броском в 5 часов 55 минут на берег сошли корректировочные посты. Огонь кораблей стал еще действеннее. Вместе с первым броском высадились инженерная группа, возглавляемая инженер-капитаном Владимиром Денисовичем Власовым, и гидрографы во главе с капитаном 3 ранга В. Е. Половщиковым и старшим лейтенантом Н. И. Сергеевым. Они быстро очистили и обвеховали подходы к берегу; саперы и строители немедленно приступили к возведению причалов, сооружению командных пунктов, узла связи и землянок. Власову и его подчиненным с готовностью помогали пехотинцы.

С первым броском высадились коменданты пунктов высадки. Они установили на берегу знаки, по которым ориентировались командиры высадочных средств — кого куда высаживать. С волнением наблюдали мы за движением катеров. Вот они, высадив пехотинцев, спешат к транспортам за новыми группами десантников. На берегу все больше и больше людей. Не задерживаясь, они спешат вперед, где в дыму мелькают огоньки выстрелов.

Удастся ли удержать плацдарм?

Для врага наш удар оказался все-таки неожиданным. В первые минуты боя он почти не оказывал сопротивления. Но постепенно его отпор усиливался.

Шедшие к берегу высадочные средства некоторое время двигались спокойно, но в 3–4 кабельтовых (500–750 метров) от берега вокруг них начали рваться снаряды и мины. На наше счастье, противник стрелял довольно беспорядочно и неточно.

На берегу развернули свои рации радисты, действует и семафорная связь. Связистами на плацдарме руководит капитан

П. В. Лапотников, отличный специалист и бесстрашный воин. Передовой отряд все еще высаживался, а я, командир высадки и командир отряда кораблей огневой поддержки уже имели надежную связь с берегом, базой высадки и командиром десанта.

Наши связисты и корректировщики показали и храбрость, и умение, и находчивость. Командир высадки Н. И. Мещерский рассказал такой случай. Бойцы корректировочного поста заметили, что расчеты расположенной неподалеку от них вражеской батареи, спасаясь от снарядов с наших кораблей, попрятались в землянках. Наши корректировщики выскочили из укрытия, забросали землянки гранатами, захватили трехорудийную батарею и открыли из нее огонь по врагу. Недаром в состав каждого корректировочного поста кроме двух радистов входил опытный комендор — корабельный артиллерист.

База высадки (ее возглавлял капитан 3 ранга П. И. Турыгин) форсировала строительство причалов, медицинских пунктов, укрытий.

Я с мостика «Биры» наблюдал в бинокль за плацдармом, когда раздался голос сигнальщика:

— С северо-запада, курсом на нас, восемнадцать бомбардировщиков противника.

Через минуту он уточнил:

— Самолеты Ю-88, высота две тысячи метров.

На флагмане поднят сигнал «Воздушная тревога». Остальные корабли отрепетовали его и начали маневр уклонения. На всех кораблях заговорили зенитки.

Где же наши истребители? «Яки» все время барражировали над нами, но сейчас улетели на аэродром заправляться, а следующая смена задержалась в пути на какие-то две минуты. И вот пожалуйста! Вражеские летчики тоже, видимо, понимают, что сейчас появятся наши «ястребки». Поэтому они торопятся, бомбят почти не целясь. Да и зенитки наши не дают им развернуться.

«Юнкерсы» разбились на две группы. Одна атакует крупные корабли, а другая — высадочные средства. Бомбы сбрасывают с горизонтального полета. Часть самолетов пытается пикировать, но ниже 1000 метров они не снижаются. Прямых попаданий нет, хотя на каждую канлодку сброшено 10–12 бомб. Повреждена «ДБ-51» — трофейная самоходная десантная баржа, захваченная нами в прошлом году в бою за Сухо. Как я уже говорил, она использовалась нами как корабль ПВО. На «ДБ-51» семь моряков ранено, вышел из строя 37-миллиметровый зенитный автомат. Повреждения незначительные, экипаж их быстро устранил, и корабль остается в строю.

Любопытное совпадение. В Видлицкой операции летом 1919

года миноносцем «Уссуриец» командовал brave военмор Г. Г. Виноградский. Я его хорошо знал. Мы с ним познакомились, когда он командовал на Балтике бригадой эскадренных миноносцев. Теперь, ровно 25 лет спустя, на мостике «ДБ-51» распоряжается Г. Г. Виноградский, но это другой Григорий — сын прежнего военмора. Что ж, флот наш всегда славился династиями отважных моряков!

Во время авиационного удара все корабли перенесли огонь на самолеты врага. Один самолет был сбит и упал в районе Видлицы.

Отразив налет, канонерские лодки заняли свои огневые позиции и вновь продолжили стрельбу по данным корректировочных постов. Малые охотники и бронекатера с близких дистанций расстреливали уцелевшие вражеские огневые точки. Выносные корректировочные посты со своими радиостанциями сразу поступили в распоряжение командиров батальонов морской пехоты; таким образом, каждая канонерская лодка своим артиллерийским огнем поддерживала на берегу определенное подразделение. Действиями корректировочных постов руководил помощник флагманского артиллериста флотилии капитан 2 ранга Ф. Н. Сочейкин. Этот скромный штабной офицер в десанте проявил исключительную смелость и работоспособность и прекрасно справился со своей задачей. Сочейкин почти неотлучно находился при командире десанта подполковнике А. В. Блаке, вместе с начальником артиллерии морской бригады стремился наиболее эффективно использовать огонь кораблей.

В район высадки на катере «МО» прибыл командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц. Оценив обстановку и дав ряд указаний, он вернулся в Новую Ладугу на флагманский командный пункт, куда стекались все сведения о ходе операции.

К 6 часам 20 минутам бойцы первого броска высадились и закрепились на берегу в трех пунктах. Высадка прошла успешно, без какой-либо путаницы или заминок в движении. Каждый боец попал туда, откуда он должен был начинать свои действия. Исключительное хладнокровие, смелость и четкость проявили командиры группы высадочных средств лейтенанты В. Ф. Андреев, А. С. Николаев, Б. В. Смирнов, главный старшина Н. К. Кацура.

Первыми в бою потери на берегу понесли корректировщики канонерской лодки «Нора». Погиб Федор Алексеевич Салов. Помните, 28 мая 1942 года, будучи раненным, он в бою поднял флаг корабля, сбитый взрывной волной? Сейчас он попросился добровольцем сойти на берег в составе корректировочного поста.

Здесь он героически погиб, отбивая вражескую контратаку.

Противник наращивал силы. Подтянув войска, в 8 часов 30 минут он попытался контратаками сбросить десант в воду. Наши выстояли. Контратаки следовали одна за другой. За первые два дня десантники отразили свыше тридцати вражеских атак. Орудия и минометы, подтянутые с других участков, противник располагал на господствующих высотах. Наши канлодки, авиация подавляли батареи, но вместо замолкавших вступали в бой все новые и новые.

Потери наши росли. Отдельные катера были буквально изрешечены пулями. Моряки едва успевали заделывать пробоины и тушить пожары, но продолжали выполнять боевую задачу.

Командиры катеров, мотоботов и тендеров, приблизившись к берегу, нередко первыми бросались в воду и увлекали за собой пехотинцев. Мне доложили о комсомольце А. С. Гребешкове с тендера № 23. Под пулеметным огнем он ринулся на берег.

— За мной, не отставать! — кричал он десантникам. Гранатами комсомолец забросал огневую точку и с помощью подоспевших пехотинцев захватил в плен двух вражеских солдат.

Тендер старшины 2-й статьи Александра Сухарева перебросил с кораблей на берег сотни десантников и несколько десятков тонн грузов. Под вражеским огнем он вползал плоским днищем на песок, облегчая этим выгрузку. Снаряд противника попал в тендер. Заделав на скорую руку пробоину, моряки повели судно за очередной партией десантников.

Тендер № 39 под командой матроса В. Ф. Фисенко в первый день операции совершил 5 рейсов, перевез 270 бойцов и 45-миллиметровую батарею, доставил с берега на госпитальные суда 34 раненых, а всего за операцию перевез 430 человек и 260 тонн грузов.

Экипажи «каэмок» мичмана И. Г. Евдокимова и старшины 1-й статьи В. М. Цукермана совершили под интенсивным огнем по 15 рейсов, подав на берег несколько сот ящиков с боеприпасами.

Катерный тральщик «КТЦ-16» под командованием младшего лейтенанта А. Д. Суника, перевозя десантников, получил 27 пробоин, но ни на минуту не прерывал своих рейсов от кораблей к берегу и обратно.

Катер «КМ-25», отойдя от берега после высадки очередной группы десантников, попал под удар вражеских самолетов. Катер получил десятки пробоин, был выведен из строя мотор, трюм начал заполняться водой, а в рубке возник пожар. Все моряки получили ранения, а командир катера старшина 2-й статьи А. Ф. Авраменко был ранен дважды. Но моряки боролись за живучесть своего маленького корабля и отстояли его. Моторист К. И. Санин

восстановил мотор, но запустить не сумел — не хватило сил. Мотор запустил командир катера Авраменко. Пулеметчик матрос М. С. Чулков, комсорт катера, вместе с матросом П. Б. Цыганенковым из последних сил вели огонь по самолетам.

Катер «КМ-112» главного старшины Г. И. Харламова под огнем уже на восьмом рейсе доставил на плацдарм офицеров штаба бригады морской пехоты. Сигнальщик катера старший краснофлотец Сударкин был ранен, но наотрез отказался покинуть свой боевой пост. На обратном пути «казмка» Григория Харламова подхватила на буксир другой поврежденный катер. И тут налетели вражеские самолеты, обстреляли катер. Перебитый буксирный трос намотался на винт. Старшина 1-й статьи Н. А. Арсеньев и комсомолец матрос П. М. Метелев бросились в воду освобождать винт от троса, а в это время коммунист К. Н. Затеplinский со своим шестнадцатилетним братом Леонидом тушили пожар в рубке катера.

Катер, получивший две сотни пробоин, усилиями моряков удержался на плаву и своим ходом вернулся в базу.

Мне докладывали о все новых и новых катерниках, отличившихся в боях. Командиры катеров, мотоботов, тендеров Д. Н. Бердниченко, А. А. Васильев, В. Н. Дектярев, И. Т. Ищенко, Э. Е. Коган, М. А. Куликов, Г. Г. Львов, С. И. Мальцев, В. А. Терехир, И. А. Травников, А. Д. Дмитриенко, П. М. Кузнецов, В. А. Мартынов, Н. В. Петрухин, рулевые Н. Е. Бугай, И. И. Бабкин, И. И. Горохов, А. А. Васильев, А. С. Гончаренко, В. М. Матвеев, Г. М. Санев, мотористы А. В. Попов, Н. П. Чернов, А. И. Яневич... Их были десятки, сотни самоотверженных людей, без которых был бы немыслим успех десанта.

С берега доставили боевой листок, захваченный сотнями рук. Он посвящался бойцу 70-й отдельной бригады морской пехоты матросу Александру Ивановичу Мошкину. Находясь в разведке, он был ранен и окружен врагами. Герой подпустил их поближе и подорвал себя последней гранатой.

В 9 часов 29 минут под прикрытием дымовых завес со сторожевых и торпедных катеров и огня кораблей артиллерийской поддержки высадились все подразделения первого эшелона. В 14 часов подошли и начали высадку части второго эшелона. Большинство их выгружались уже на причалы. А всего во время операции инженер-капитан В. Д. Власов и его подчиненные построили на плацдарме 11 причалов и мостков общей длиной 428 метров. Как причалы использовались нами и две деревянные баржи длиной 120 метров.

С вводом в строй причалов разгрузка пошла значительно быстрее. Особенно облегчилось дело с выгрузкой орудий,

тяжелых минометов и боеприпасов. Успешнее пошла эвакуация раненых.

Морские пехотинцы хотя и с трудом, но все-таки расширяли плацдарм. 1-й батальон пробивался к реке Тулокса, 2-й батальон достиг берега озера Линдоя и здесь окопался, оседлав шоссе. 3-й батальон пересек шоссе и железную дорогу и двигался на восток. Со всеми батальонами поддерживалась надежная связь. Десантники в первые же сутки захватили два 205-миллиметровых и одно 152-миллиметровое орудия с тягачами, семь грузовиков, легковую машину, склад боеприпасов. Огнем корабельной артиллерии была разгромлена автоколонна и уничтожен железнодорожный состав с живой силой и боевой техникой.

Однако к вечеру 23 июня противник подтянул значительные резервы и вновь перешел в контратаку. В отдельных местах он потеснил наши части, то на одном, то на другом участке бои доходили до рукопашных схваток. Морские пехотинцы выдержали натиск и снова отбросили врага.

Однако положение наше осложнялось. Противник накапливал силы, а погода испортилась. Если в первый день десанту большую поддержку оказывала авиация, то в последующем из-за низкой облачности и тумана ей действовать было трудно. Это еще больше увеличило нагрузку на корабельную артиллерию. Из-за ограниченной видимости канонерские лодки временами подходили близко к берегу, вели огонь с дистанции 25–40 кабельтовых. А охотники и бронекатера били, можно сказать, в упор. Конечно, от этого наши потери от вражеского огня возросли.

24 июня усилился ветер. Небо хмурое, облака несутся над самой головой. К раскатам артиллерии прибавился гром, сквозь дождь ослепительно сверкала молния. Росла волна. Катера, чтобы не быть выброшенными на камни, отошли на рейд. Десант теперь поддерживала только артиллерия канлодок. А она и так превысила все нормы расхода боеприпасов.

Десантники были вынуждены перейти к обороне. От подполковника А. В. Блака стали поступать тревожные донесения. Срочно нужно подкрепление людьми, кончаются боеприпасы. Взятый боекомплект, рассчитанный на трое суток, был израсходован за два дня — столь неистовые контратаки пришлось отбивать.

Тяжелее всего складывалась обстановка на правом фланге. Сюда подходили отступавшие под ударами наших главных сил вражеские части. Они уже переправились на правый берег Тулоксы и начали теснить наших десантников. В какой-то момент положение здесь сложилось критическое. Приказываю командир

канонерской лодки «Буря» капитан-лейтенанту Е. А. Иванову подойти к устью Тулоксы и ударить прямой наводкой.

«Буря» приближается к берегу. С борта мостика видно, как темноту разрезают разноцветные трассы пуль и снарядов. Вражеские цепи перебегают по пляжу. С ходу открываем огонь прямой наводкой с установкой на картечь. Бьет главный калибр, бьют все остальные пушки. Из-за нашего борта выскакивает бронекатер «БК-100» под командованием лейтенанта А. С. Васильева, сменившего раненого Г. А. Бровкина. Его пушки тоже бьют прямой наводкой.

Враг не выдержал. Немногие уцелевшие его солдаты под огнем наших десантников поспешно убираются на левый берег реки.

Но положение по-прежнему тяжелое. Надо принимать срочные меры. Приказываю снять с кораблей и передать десанникам все винтовочные патроны, ручные гранаты и половину снарядов 45-, 37- и 12,7-миллиметровых орудий и автоматов. Все это срочно грузится на катера и тендеры, перебрасывается на берег. Попытались помочь и летчики — не получилось. Из-за плохой видимости их «посылки» редко попадали на позиции наших войск. Да и десантники в горячке боя часто забывали обозначать свой передний край, и летчикам трудно было определить, где свои, а где чужие.

Передаю по радио приказание начальнику тыла флотилии полковнику интендантской службы И. Я. Пешкову срочно прислать боеприпасы, а начальнику штаба флотилии А. В. Крученых в поселок Свирица шлю радиogramму: ускорить погрузку на корабли частей 3-й отдельной бригады морской пехоты, а также тяжелой гаубичной батареи и зенитно-артиллерийского полка.

3-я отдельная бригада морской пехоты под командованием инженер-капитана 1 ранга Семена Алексеевича Гудимова была дополнительно выделена нам решением командующего Карельским фронтом. Генерал армии Мерецков, предвидя возможное осложнение обстановки в районе высадки десанта, приказал вывести из боев эту бригаду и направить ее в Свирицу.

Сейчас посылаем туда все транспорты, тральщики, а также суда парохозяйства, разгрузившиеся в Тулоксе. В район высадки их повели командир отряда транспортов капитан 2 ранга М. О. Котельников и командир 6-го дивизиона тральщиков капитан-лейтенант Н. Н. Тамбовцев.

На озерном буксире «Буй» (командовал им в то время помощник капитана Л. А. Иванов, заменивший заболевшего А. И. Патрашкина) был почти полностью израсходован уголь. Но

команда, получив приказ идти в Свирицу, не стала дожидаться, пока подвезут топливо. Шли на одном котле, но и на него угля не хватило. В топку полетело все, что могло гореть: дрова с камбуза, деревянные переборки, кранцы. Все-таки до Свирицкой губы дошли. Здесь буксиру подали топливо, и он поспешил к причалу, где дожидались погрузки морские пехотинцы.

Чтобы лучше разобраться в делах на плацдарме, с небольшой группой офицеров походного штаба схожу на берег. Наш флагманский артиллерист капитан 1 ранга Г. Н. Слижкой, который хотел лично проверить результаты стрельбы корабельных артиллеристов, немедленно бросается искать корректировщиков, а заодно ощупывает глазами весь плацдарм, любуясь результатами. Начальник связи флотилии полковник И. С. Бужин уже беседует со связистами. А я знакомлюсь с последней оперативной обстановкой, с насущными нуждами пехотинцев. Обнадеживаю командование бригады: корабли с пополнением и боеприпасами уже следуют к плацдарму.

Спрашиваю командира, в чем он сейчас прежде всего нуждается. И конечно, слышу в ответ:

— Больше огня и больше боеприпасов!

Вернулись мы на катер с трудом: волны разбили причал. Пока поднялись на борт, вымокли до нитки.

Из своего походного штаба я послал обстоятельное донесение командующему фронтом и командующему флотом об обстановке на берегу и на озере. Обстановка не радует: шторм, артиллерийско-минометный огонь противника, разбитые волной причалы, на берегу раненые, которых очень трудно переправить на корабли.

Да, с ранеными много хлопот. Ими занимаются на плацдарме медики флотилии и бригады. Руководит делом начальник медицинской службы флотилии полковник И. Н. Томилин. Вместе с десантом высадились капитаны медицинской службы К. В. Мохов, Г. П. Пегов, З. Е. Балыкин, начальник медицинской службы 70-й бригады майор В. Л. Рапопорт, десятки фельдшеров, медсестер. Они под огнем оказывают первую помощь раненым и прилагают все силы, чтобы на судах отправить их в госпитали Новой Ладogi или Свирицы.

Санитары, чтобы погрузить раненых на катера и тендеры, входят по пояс в бушующий прибой, поднимая высоко над головой носилки. Мне называли имена Василия Бурдасова, Михаила Бабица, Дмитрия Мценко и других санитаров, вынесших из-под огня многих раненых.

Эвакуация раненых осуществлялась в основном на транспортных «Чапаев» и «Ханси». Здесь были развернуты

маневренно-хирургические группы, возглавляемые капитаном медицинской службы В. М. Шаповаловым и майором медицинской службы А. К. Матвеевым. Легкораненные эвакуировались попутными транспортами и тральщиками. Водой было вывезено в общей сложности более 700 человек.

Только здесь убедились, что, выделив под госпитальные суда всего два небольших транспорта, мы просчитались — требовалось куда больше. Да и на берегу надо было создать значительно больше надежно укрытых медицинских пунктов.

Во второй половине дня к району высадки подошли корабли с первым эшелоном 3-й бригады. Одним из первых на берег сошел начальник политотдела бригады подполковник Владимир Васильевич Осенчугов.

Выгрузка происходила на большой волне, под артиллерийским обстрелом. Для ускорения дела транспорты подходили как можно ближе к берегу (на расстояние 3–4 кабельтовых). Орудия и минометы противника усилили обстрел. Снова во весь голос заговорили пушки наших канонерских лодок, бронекатеров, малых охотников. Торпедные катера прикрыли транспорты и высадочные средства дымовыми завесами. Особенно изводила вражеская авиация. К нашей досаде, она могла взлетать со своих аэродромов, а наши аэродромы тонули в тумане.

С большим трудом высадили первый эшелон 3-й бригады. Морские пехотинцы быстро усилили позиции. Все контратаки врага были отбиты, и десантники своим правым флангом перешли в наступление.

К 19 часам стали подходить корабли со вторым эшелоном. Но к этому времени шторм настолько разыгрался, что пришлось прекратить всякое сообщение с берегом. Выгрузить второй эшелон удалось лишь следующим утром. На баржах прибыли отдельная тяжелая гаубичная 122-миллиметровая батарея из восьми орудий и зенитно-артиллерийский полк (шестнадцать 76-миллиметровых орудий).

На берегу наступил явный перелом в нашу пользу. Но шторм вновь усилился и нарастал с угрожающей быстротой. В 3 часа ночи 25 июня сила ветра достигала 6 баллов, в 4 часа — 7 баллов, в 5 часов порывы ветра стали достигать 9 баллов.

Из-за шторма корабли отошли подальше от берега, стали на якоря, взяв на бакштов (тросы, поданные с борта) все десантно-высадочные средства. Но это не спасло некоторые катера. С бакштова канонерской лодки «Бира» сорвало «каэмку» и мотобот. Попытки спасти их ни к чему не привели. На них вырвало кнехты, битинги, сорвало палубы. Оба катера залило водой и выбросило

на берег. На бакштове канонерской лодки «Нора» затонул мотобот «Каластая». Люди, документы и оружие со всех катеров были своевременно сняты.

Всю ночь моряки и речники боролись со штормом, еще раз продемонстрировав мужество и высокую морскую выучку. Ни ветер, ни волны не помешали корабельным радистам услышать голос Москвы. Повсюду была включена корабельная трансляция. Передавался приказ Верховного Главнокомандующего с благодарностью воинам Карельского фронта и морякам Ладожской и Онежской военных флотилий за разгром противника на олонецком направлении. Хотя мы понимали, что нам предстоит сделать еще очень много, волна радости захлестнула наши сердца.

26 июня шторм несколько стих. Для ускорения выгрузки мы вплотную к берегу подвели баржу, груженную боеприпасами. По ней сейчас же открыл огонь враг, и баржа вместе со 150 тоннами боеприпаса взлетела на воздух. Неподалеку находились еще три баржи. Приказываю командиру катерного тральщика мичману И. Г. Евдокимову немедленно отвести их от берега. Подвергаясь смертельному риску, Евдокимов и его подчиненные выполнили приказ. При этом несколько человек экипажа были ранены, а катер получил около трехсот пробоин.

На помощь пришли десантники: могучим рывком они продвинулись вперед, противнику стало труднее вести прицельный огонь, и мы подогнали сюда все баржи. Теперь десантники уже не испытывали нужды в боеприпасах. Орудия с барж выкатили на берег по заранее подготовленным сходам. При поддержке артиллеристов десантники снова двинулись вперед. Командующий Карельским фронтом приказал командиру 70-й морской стрелковой бригады, которому теперь подчинялись все части на берегу, начать наступление на Видлицу, захватить ее и удерживать до подхода главных сил.

В 9 часов 27 сентября мы узнали, что части 7-й армии заняли Олонец, прошли Андрусову губу и находятся от нас всего в 17 километрах. Эти сведения я приказал немедленно передать подполковнику А. В. Блаку. Он в ответ попросил сообщить командующему фронтом, что десантники форсировали реку Видлица и заняли поселок того же наименования.

В полночь 27 июня подразделения десанта после успешной встречной атаки в районе населенных пунктов Рамбола и Линдоя соединились с передовыми частями 114-й стрелковой дивизии 7-й армии. Войска продолжали наступать на север. Наши корабли вместе с ними двигались вдоль побережья, поддерживая пехоту огнем своей артиллерии.

В эти же дни на правом фланге 7-й армии активные боевые действия вела Онежская военная флотилия. 26 июня она высадила десант в бухте Лахтинская, 28 июня — второй десант в районе Уйской губы в составе батальона морской пехоты. Морские пехотинцы перерезали шоссе на дороге Вознесенье — Петрозаводск. Разведчики установили, что противник разрушает и сжигает город Петрозаводск, по-видимому не рассчитывая удержать его. Командующий флотилией капитан 1 ранга Неон Васильевич Антонов быстро снял десантников с берега и высадил их непосредственно на причалы Петрозаводской бухты. Противник бежал, не успев до конца выполнить свой план и разрушить город.

29 июня столица нашей Родины Москва салютовала войскам Карельского фронта и морякам Онежской военной флотилии, освободившим город Петрозаводск, столицу Карелии.

Вскоре войска Карельского фронта при содействии кораблей Ладожской и Онежской военных флотилий вышли на Государственную границу СССР.

Тулоксинская десантная операция завершилась 28 июня 1944 года — ровно через 25 лет после завершения Видлицкой десантной операции. Она вошла яркой страницей в историю Великой Отечественной войны, в историю дважды Краснознаменного Балтийского флота.

Успех операции был обеспечен господством наших сил на озере и в воздухе, умелыми действиями моряков, пехотинцев, летчиков авиации флота и фронта, хорошо организованным взаимодействием сил. Во многом успех был предreshен целенаправленной партийно-политической работой, обеспечившей высокий наступательный порыв всех участников десанта, сплочённость личного состава. Это был пример успешных совместных действий озерных военных флотилий с сухопутными войсками.

Тулоксинская десантная операция подвела итоги всей боевой деятельности Ладожской военной флотилии, явилась наглядным доказательством боевого опыта, приобретенного ее моряками в трудные годы войны.

После завершения Тулоксинской операции часть боевых кораблей — четыре канонерские лодки, два бронекатера, четыре сторожевых катера и корректировочные посты оставались в северо-западной части озера — в них нуждались войска, наступавшие вдоль побережья Ладоги.

18 июля Совинформбюро сообщило: «Корабли Краснознаменной Ладожской флотилии ночью высадили десант на остров Вуарайсунсаари, находившийся в северо-восточной

части Ладожского озера. Наши десантники разгромили финский гарнизон и заняли остров. Артиллерийским огнем флотилии потоплены четыре финских сторожевых катера».

Пожалуй, это был последний серьезный бой, который провели моряки нашей флотилии.

2 июля 1944 года за выдающиеся заслуги перед Родиной и образцовое выполнение заданий командования Ладожская военная флотилия Указом Президиума Верховного Совета СССР была награждена орденом Красного Знамени.

Краснознаменным стал и дивизион малых охотников под командованием капитана 3 ранга Павла Степановича Колесника.

Этой же награды удостоились обе бригады морской пехоты (70-я и 3-я), участвовавшие в операции.

Орден на знамени Ладожской военной флотилии был наградой не только нам, военным морякам, но и нашим верным боевым друзьям — речникам Северо-Западного речного пароходства, трудившимся и воевавшим плечом к плечу с воинами флотилии.

17 сентября в Новой Ладоге член Военного совета Краснознаменного Балтийского флота вице-адмирал Николай Константинович Смирнов вручил флотилии орден. Моряки дали клятву бить врага еще сильнее, не останавливаться до полной победы над немецко-фашистскими захватчиками.

В результате успешного наступления войск Ленинградского и Карельского фронтов финское правительство, видя катастрофическое положение своей страны, обратилось к правительству СССР с просьбой о перемирии. 4 сентября 1944 года Финляндия прекратила военные действия против СССР. Ладожское озеро вновь стало внутренним водным бассейном нашей страны. В связи с этим отпала необходимость держать на Ладоге военную флотилию. И вскоре мы простились со ставшей нам родной Ладогой. Флотилия была переформирована в Рижский морской оборонительный район, а ее корабли вместе с экипажами передислоцировались в Прибалтику.

Война еще продолжалась. Нашим морякам довелось принять участие в боях на Балтике, высаживать десанты, очищать фарватеры от мин, открывать торговым судам путь из Ленинграда во все части света.

Мы находились далеко от озера. Но, честное слово, как приятно было увидеть на набережной Риги строй моряков и вновь услышать песню:

Сквозь шторм и бурю,
Через все преграды

Ты, песнь о Ладоге, лети.
Дорога здесь пробита сквозь блокаду,
Родней дороги не найти.

Эх, Ладога, родная Ладога,
Метель, и шторм, и грозная волна.
Недаром Ладога родная
Дорогой жизни названа!

Строй удалялся. Я больше не видел поющих, но все еще слышал их голоса:

Когда пройдут года войны суровой, Залечит раны город мой,
Народ советский вместе с Ленинградом Споет о Ладоге родной.

Нашей боевой флотилии больше не существовало. Но память о ее героях жила.

Много лет прошло с тех пор. Ладога навсегда осталась в наших сердцах. И при каждой встрече боевых друзей (а такие встречи стали традицией) мы вспоминаем суровые годы войны, вереницы судов и машин, везущих хлеб в блокадный Ленинград, бомбежки и свирепые ладожские штормы, товарищей, которые не дожили до светлого Дня Победы.

Недавно мы с группой друзей на небольшом теплоходе «Разлив», предоставленном в наше распоряжение начальником управления Волго-Балтийского водного пути Виктором Константиновичем Шурпицким, направились к району высадки десанта. Мы сошли на берег в устье реки Видлица. Время многое стерло. Но до сих пор сохранились полузасыпанные окопы и землянки, воронки от снарядов и бомб.

Многое изменилось за это время на берегах озера. Недалеко от Осиновецкого маяка теперь открыт филиал Центрального военно-морского музея — Музей Дороги жизни. Здесь собраны тысячи экспонатов — подлинные документы, карты, фотоснимки, которые знакомят посетителей с историей ладожской коммуникации, ее тружениками и героями. Здесь мы часто встречаемся со многими ветеранами Ладоги. Окруженные сотнями жителей Осиновца, побывали у могильного холма над братской могилой воинов Ладоги, у обелиска, под которым покоятся погибшие моряки. Посетили остров Сухо, Кобону и Новую Ладогу.

Трудно узнать сейчас эти места: как и вся наша земля, они стали еще краше. Счастливы живут люди на берегах Ладоги. Но все они помнят историю, помнят славные дела тех, кто не щадил жизни ради победы, кто сделал все, что мог, для тебя, родной

Ленинград!